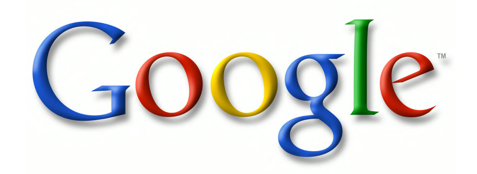
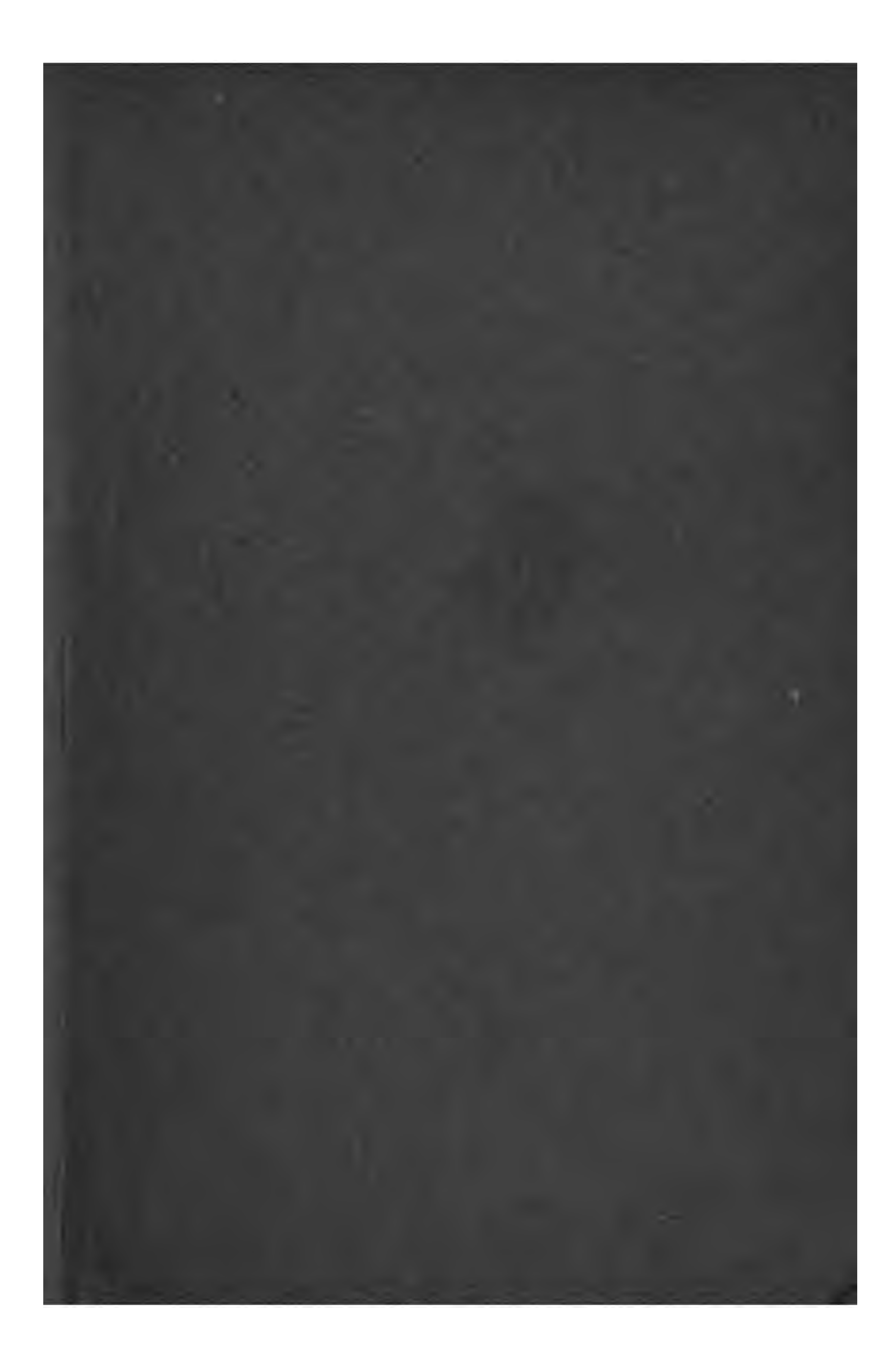



NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 07594404 5











Großstadterweiterungen.

Ein Beitrag zum heutigen Städtebau.

Von

Ludwig Hercher

Regierungs-Baumeister in Bonn.

Mit einem Plane und zwei Abbildungen im Text.



Göttingen

Vandenhoeck & Ruprecht

1904.

Brunn'sche Buchdruckerei, Heiligenstadt.

Inhalt.

		1871	1900	Zunahme %	1929
10.	Danzig	105098	190314	1,811	344659
11.	Dortmund	115959	337787	2,913	983974
12.	Dresden	252341	634496	2,514	1595123
13.	Düsseldorf	111987	310828	2,776	862859
14.	Elberfeld	257986	519220	2,013	1045190
15.	Essen	221249	757851	3,425	2595640
16.	Frankfurt	177731	436792	2,458	1073635
17.	Halle*)	59014	156611	2,654	415646
18.	Hamburg	436038	987514	2,265	2236718
19.	Hannover	130307	339175	2,602	882533
20.	Kiel	52927	160605	3,035	487436
21.	Königsberg	126865	221338	1,745	386235
22.	Leipzig	199490	566302	2,839	1607731
23.	Magdeburg	147581	284117	1,925	546925
24.	Mannheim	95070	271307	2,854	774310
25.	München	193044	526083	2,726	1434102
26.	Nürnberg	134528	336951	2,505	846062
27.	Posen	80135	142396	1,777	253038
28.	Stettin*)	119389	260990	2,186	570524
29.	Straßburg	131205	214803	1,637	351633
30.	Stuttgart	163120	300494	1,842	553510
	Zusammen:	5223860	12653232	rd. 2,4	31401307

Spalte 1 — 3 nach dem Statistischen Jahrbuch deutscher Städte. 1903.

Die letzte Spalte deutet an, zu welchen Zahlen eine weitere Zunahme der Großstädte bis 1929 führen würde, wenn der Durchschnittssatz der Steigerung von 1871 — 1900 zugrunde gelegt wird.

Dies Ergebnis erscheint erstaunlich. Als ebenso unglaubhaft betrachtete man entsprechende Vorberechnungen in früherer Zeit und doch sind sie nicht nur eingetroffen, sondern noch übertroffen worden. Ich will nur an die Mahnungen von Carsten-Lichterfelde erinnern.

Mögen nun trotzdem hindernde oder rückwirkende Ereignisse irgend welcher Art eintreten, die Möglichkeit einer weiteren be-

deutenden Bevölkerungszunahme in Deutschland muß uns zu denken geben.

Wir müssen uns zunächst fragen:

Was führt die Bevölkerungszunahme herbei?

Worin ist der Zuzug vom Lande in die Städte begründet?

Welche Vorteile bieten insbesondere gerade die Großstädte?

Die Bevölkerungszunahme im Reich ist fast allein die Folge eines ganz bedeutenden Überschusses der Geburten über die Todesfälle und über die Auswanderungen, zum ganz geringen Teil die von Einwanderungen. Da der Geburtenüberschuß sich wohl ziemlich gleichmäßig auf Stadt und Land verteilt, aber trotzdem die Landbevölkerung sich nur in gleicher Zahl erhält, so gibt sie die ganze auf sie entfallende Hälfte an die Städte ab, sie folgt dem Zug vom Lande zur Stadt.

Hier sind es vor allem die günstigeren Erwerbsquellen, die bequemere Arbeitsmöglichkeit und leichtere Absatzgelegenheit, die den Kampf ums Dasein weniger mühselig erscheinen lassen, als auf dem Lande und ebenso wie vielfach nur die unklare Vorstellung von vermeintlichen Vorzügen den Zuzug befördern. Für Wohlhabendere bilden dann reichere Genuß- und Bildungsmittel weitere Anziehungspunkte.

Die Gründe treffen in gesteigertem Maße zu auf die Großstädte. Die Zusammendrängung von Industrie, Handel und Gewerbe und einer großen sich gegenseitig als Erzeuger und Verbraucher dienenden Menschenmasse ermöglicht wesentliche Verbilligung in Betrieb und Umsatz. Häufung von öffentlichen Einrichtungen und Verwaltungen bringt große Annehmlichkeiten.

Einigkeit macht stark. Dieser unumstößliche Erfahrungssatz wird stets die Verdichtung der Bevölkerung in Großstädten begünstigen und läßt es aussichtslos erscheinen, dem entgegenzuwirken.

I.

Mißstände der gegenwärtigen Großstadtanlagen.

Wenn wir also mit der Tatsache der Überflutung der Großstädte rechnen müssen, werden wir uns als Städtebauer und — was

davon untrennbar sein sollte — als Sozialpolitiker zu fragen haben:

Entsprechen die Großstädte den ungeheuren an sie herantretenden Ansprüchen in ihrer bisherigen Form und mit den bisher geplanten Erweiterungen?

Um diese Frage zu beantworten, wollen wir an der Großstadt drei Teile getrennt betrachten:

a. die aus alter Zeit überkommene **Innenstadt**,
b. die in neueren Zeiten entstandene, sie meist gürtelförmig umschließende **Außenstadt** und
c. die ohne unmittelbaren Zusammenhang vorgelagerten **Vororte**.

a. Die Innenstadt.

Wohl die meisten Stadtkerne unserer Großstädte stellen noch die Stadtanlage dar, wie sie sich im Mittelalter gebildet und mit nur geringen Zusätzen bis zum Anfang des XIX. Jahrhunderts erhalten hat. Die einstige Umwallung bildet ihre leicht kenntliche Umgrenzung. Nur in wenig Fällen haben spätere Neugründungen oder Verlegungen von Städten den Grund zur heutigen Innenstadt von Großstädten gelegt. Für die mittelalterliche Stadtanlage — auch wenn sie sich auf regelmäßiger römischer Grundlage aufbaut — darf als eigentümlich gelten: die Betonung von Mittelpunkten durch unregelmäßige Plätze oder meistens Platzgruppen, eine klare Durchlegung der von diesen Mittelpunkten nach den Nachbarorten führenden leicht geschwungenen Verkehrswege, deren Verlauf andrerseits gerade zur Festlegung der bevorzugten Mittelpunkte oder Kreuzungsstellen geführt hat, und dazwischen ein Gewirr von engen in der Regel krummen Gäßchen. Es braucht nicht bezweifelt zu werden, daß eine derartige Stadtanlage allen Ansprüchen des öffentlichen und Geschäftslebens, des Verkehrs und des Wohnens, da sie eben alle noch wenig entwickelt waren, aber auch denen der Wohnlichkeit und des Kunstverständnisses, in denen wir leider jetzt bescheidener sind, in weitem Maße gerecht wurde.

Das konnte aber nur solange dauern, bis die Eisenbahn die

Entfernungen aus der Welt schaffte und dem Geschäftsleben und Verkehrswesen neue Wege eröffnete. Da bildete sich auch ein neuer größerer Maßstab für Geschäftsräume, für Plätze und Verkehrswege und fing an, den alten bescheidenen zu ersetzen und zu verdrängen; denn was war näherliegend, als daß man bei diesen Anfängen einer in ihrer Tragweite noch gar nicht zu überblickenden Entwickelung die alten Verhältnisse erweiterte und ausbaute. Und so geben uns nun, nachdem sich der geschäftliche Aufschwung ungeahnt gesteigert und der Zug in die Großstädte eine noch weitere Häufung gezeitigt hat, die Innenstädte unserer Großstädte ein eigenartiges, nicht gerade erfreuliches Bild. Die so herrlich zusammengestimmte alte Stadtanlage ist durchsetzt von modernen Neuschöpfungen an öffentlichen und Geschäftsgebäuden, an Verkehrsadern mit neuen Verkehrsmitteln, die wohl an sich als Kinder ihrer Zeit ein Urteil nicht zu scheuen brauchen, die aber zu den noch übriggebliebenen Resten vergangener Zeit in schrillem Mißklang stehen. Darüber und über den Untergang so vieler herrlicher Baudenkmäler und behaglicher Plätze und trauter Gassen und damit deutschen Heimatsinnes erhebt sich ein Klagen in deutschen Landen.

Das versucht man nun zu beschwichtigen mit dem Hinweis auf das unaufhaltbare Rollen des Rades der Zeit, welches die neuen Zustände anstelle der alten unvermeidlich mache.

Und doch sind es gerade die alten Verhältnisse, die das Rad hemmen und das moderne Leben in seiner freien Entfaltung hindern!

Denn auch bei Durchführung noch so großer Veränderungen kann die alte enge Innenstadt nicht auf die Dauer die Bedürfnisse modernen Lebens befriedigen. Mögen auch einzelne Geschäftshäuser anstelle der früheren Wohnhäuser — selbst als Wolkenkratzer — zu erbauen sein, neue weiträumigere öffentliche Gebäude die alten verdrängen, für viele andere von ihnen ist schon längst nicht mehr Platz. Vor allem aber wird der Verkehr sich nur notdürftig großstädtische Bahnen in der Innenstadt erzwingen: breite Straßen, Hoch- und Untergrundbahnen, obgleich sie gerade da am notwendigsten wären. Auch der Durchführung der jetzt so notwendig erscheinenden Bestimmungen über Licht, Luft und Feuersicherheit legt die Innenstadt schier unüberwindliche Hindernisse in den Weg; hoffentlich sind

hier nicht erst große Unglücksfälle notwendig, um dies zu beweisen. Ist doch jede Erfüllung moderner Erfordernisse hier mit den erdenklichsten Schwierigkeiten und Kosten verknüpft. Die schwindelnde Steigerung der Bodenpreise im Stadtkern ist ein Hemmschuh der Entwicklung und des Fortschritts. Und wo soll das erst noch hin, wenn sich all diese Schwierigkeiten infolge des steten Wachstums der Großstädte in kurzer Zeit verdoppeln, vervielfachen?

Wir sehen also, daß unsere Innenstädte in ihrer jetzigen Umwandlung weder die berechtigten Wünsche für die Erhaltung des Alten erfüllen, noch zur Entfaltung des ganzen neuen großstädtischen Wesens die geeigneten Stätten bilden.

b. Die Außenstadt.

Vor der Mitte des vorigen Jahrhunderts, da war rings um die meisten der oben geschilderten Innenstädte noch freies unbebautes Land; höchstens an den Landstraßen zogen sich Reihen von Wohnhäusern hinaus. Als aber die große Bevölkerungszunahme in den Städten eintrat und die Innenstädte infolge ihrer allmählichen Umwandlung in Geschäftsviertel einen Teil ihrer Bewohner vertrieb, da wurden rings um die Großstädte weite Flächen der Bebauung erschlossen auf Grund von Bebauungsplänen und zwar in erster Linie und fast allein für Wohnzwecke. Und da man an den unregelmäßigen engen Innenstädten das Beispiel hatte, daß sie sich für moderne Bedürfnisse nicht eigneten, bemühte man sich, durch eine regelmäßige Anlage mit breiten geraden Straßen etwas besseres zu schaffen und damit besonders den neu erhobenen Forderungen der Hygiene und Verkehrsfreiheit gerecht zu werden.

Aber man hatte sich getäuscht, denn man war aus einer Übertreibung in die entgegengesetzte verfallen.

Die meisten der breiten Straßen blieben verkehrsarm und da, wo sich der Verkehr naturgemäß zusammendrängte, an den alten Landstraßen, war man durch die bereits vorhandene Bebauung an der notwendigen Verbreiterung gehindert. Die Verteilung der Verkehrsmittel erlitt eine unübersichtliche Zersplitterung und auch für

die Entwickelung großstädtischen Geschäftslebens boten sich ebensowenig genügende Geschäftsadern wie für das öffentliche Leben einheitliche Sammelpunkte. Die langdurchgehenden ungebrochenen Straßenzüge und weiten offenen Plätze erwiesen sich als Zug- und Stauberzeuger, als Unterdrücker jeder Wohnlichkeit und künstlerischen Entfaltung.

Wohl wiesen die gleichmäßigen hohen Häuserreihen äußerlich ein großstädtisches Aussehen auf, machten auch von vorn in ihrem weiten Gegenüberstand den Eindruck gesunder Wohnverhältnisse; aber hinter dieser Maske verbarg sich Lug und Schein. Ein Blick in eine der dabei entstandenen unzähligen Hofwohnungen läßt das ganze Elend erkennen, welches mit dem System der „Mietskasernen" einen großen Teil der deutschen Großstadtbevölkerung getroffen hat. Denn um in so minderwertigen Wohnungen zusammengepferchт hausen zu dürfen, mußte man Preise bezahlen — Durchschnittspreis einer Berliner Hofwohnung, bestehend aus Stube und Küche: 275 Mk. —, für die anderwärts das Bewohnen eines eigenen kleinen Häuschens mit Garten möglich ist. Mit Recht führen die Sozialpolitiker die meisten sozialen Übel auf das Wohnungselend zurück.

Ein paar Angaben mögen die traurigen — von vielen gewiß noch nicht in ihrer ganzen Tragweite erkannten — Tatsachen bekräftigen. Am 1. Dezember 1900 fanden sich übervölkerte Wohnungen, worunter solche mit höchstens einem heizbaren Zimmer und mehr als 5 Bewohnern und solche mit 2 heizbaren Zimmern und mehr als 10 Bewohnern verstanden sind:

in Berlin	28 277
Breslau	7 256
Hannover	3 387
Magdeburg	4 570
Charlottenburg	1 774
Königsberg	5 426
Altona	2 076
Halle	3 465
Barmen	4 567
Posen	3 048

Mit so unwürdigen Wohnverhältnissen müssen sich demnach z. B.

in der glänzenden Reichshauptstadt über 200 000 Menschen begnügen.*)

In München gab es 1900 unter 118 738 Wohnungen

32 288 d. i. 27,2 % mit nur 1 heizb. Zimmer } mit oder
und 35 776 d. i. 30,2 % „ „ 2 „ Zimmern } ohne Nebenraum.
(Nach einem Vortrag von Prof. Dr. M. Gruber.)

Ähnliche erschreckende Angaben ließen sich auch über mangelhafte Zustände der von einer geringeren Zahl Menschen eingenommenen Wohnungen machen.

Wenn wir uns nun fragen, womit denn so ungünstige beschränkte Wohnungsverhältnisse besonders in den Außenstädten, wo freies Land hinreichend für eine luftige weiträumige Bauweise zur Verfügung stand, begründet sind, so lautet die Antwort: in der Möglichkeit einer zuweitgehenden Bodenausnutzung als Folge eines ungeeigneten Bebauungsplanes mit zu großen Blocktiefen und einer fehlerhaften Bauordnung mit zu nachsichtigen Bestimmungen über größtzulässige Bebauungsdichtigkeit.

Wir kommen also zu dem betrüblichen Ergebnis, daß auch die in den letzten Jahrzehnten entstandenen Außenbezirke der Großstädte nicht den Anforderungen entsprechen, welche die Neuzeit an ausreichende gesunde Wohnungen für alle Bevölkerungsklassen und an die Entwickelung des öffentlichen und Geschäftslebens stellen darf und stellen muß.

c. Die Vororte.

Während die Erkenntnis des zweitgenannten Übelstandes dazu führte, das Geschäftsleben nur noch mehr in der Innenstadt zusammenzudrängen und die dort bestehenden Gegensätze nur noch zu verschärfen, veranlaßte die unzulängliche Befriedigung der Wohnbedürfnisse in der Außenstadt die Flucht aus der Großstadt in die Vororte. Hier wo der Grund und Boden zunächst noch billig war, und schärfere Bauvorschriften eine übermäßige Ausnutzung desselben verboten, da konnte man sich breiter ausdehnen, im eigenen Häuschen,

*) Nach A. Damaschke „Aufgaben der Gemeindepolitik", Verl. von Gustav Fischer in Jena.

an bescheidener stiller Straße und umgeben vom Grün, dem Großstadttrubel entrückt vom Tageswerk ausruhen, auch den Kindern gesunde und sichere Spielplätze verschaffen. So bildeten sich — oft weit vor der Stadt — Arbeiterkolonien, Villenvororte.

Aber so verlockend diese Wohnweise zunächst erscheinen mag, ein wesentlicher Mangel haftet ihr an, das ist die große Entfernung der Wohnung von der Arbeitsstätte für den Mann, von den Geschäften für die Frau, von den Schulen für die Kinder, von allen Bildungs- und Vergnügungsgelegenheiten für diejenigen, die ja gerade hierin einen Hauptreiz der Großstadt erblicken. Dieser Umstand bedingt es, daß es überhaupt dem größten Teil der Bevölkerung nach unseren jetzigen deutschen Verhältnissen schier unmöglich gemacht ist, sich weitab von der Stadt in Vororten anzusiedeln, und daß den wenigen Bevorzugten durch die Notwendigkeit der Benutzung der Vorortverkehrsmittel erhebliche Geldopfer und große Zeitverluste erwachsen. Der Verbilligung und dem vorteilhaften Betrieb solcher Verkehrsmittel stehen aber besondere Schwierigkeiten dadurch entgegen, daß ihre hauptsächlichste Benutzung sich meist auf bestimmte Tagesstunden und jeweilig eine Richtung beschränkt, hier aber dann die höchste Beanspruchung erleidet.

Ein weiterer Übelstand ist folgender:

Da die Vororte meist an durchgehenden Landstraßen angelegt werden oder an landschaftlich bevorzugten Stellen, so haben sie gewöhnlich unter starkem Verkehrsdurchgang zu leiden — besonders Sonntags von Ausflüglern der Großstadt —, der zu ihrer sonstigen Ruhe und Abgeschiedenheit wenig paßt. Und man muß doch voraussehen, daß sich dies von Jahr zu Jahr verschlimmert, daß sich in einigen Jahrzehnten auch der tägliche hastende Großstadtverkehr ihrer bemächtigt und ihren Frieden stört. Andrerseits wird dann die Ausbreitung des Verkehrs und des Geschäftslebens an den Durchgangsadern durch die vorhandene und dazu gar nicht passende Bebauung der Vororte ebenso beeinträchtigt werden, wie dies schon oben in den Außenbezirken nachgewiesen worden ist. Dieser Mißstand wird sich auch bei einer anderen Art von Vorortsansiedelungen fühlbar machen, den vor der Stadt an Durchgangsstraßen erbauten industriellen Anlagen.

Wenn nun auch der Hinblick auf die weiträumige landhausmäßige Bebauung Londons und amerikanischer Großstädte die noch weitergehende Ausbreitung dieser Besiedelungsart als durchführbar erscheinen läßt, so können doch diese Verhältnisse nicht ohne Weiteres auf deutsche Gewohnheiten und deutsches Wesen übertragen werden, da dieses eine viel innigere Verbindung der Berufstätigkeit mit dem täglichen Leben verlangt und daher einer so grundsätzlichen Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, wie wir sie drüben bei unseren kaltberechnenden Nachbarn finden, nicht zustimmen wird. Und selbst in praktischer Beziehung muß die Anhäufung des ganzen Geschäftslebens in einer besonderen Geschäftsstadt (City) in unserer Zeit des Fernsprechers als vermeidlich betrachtet werden — abgesehen von einzelnen darauf angewiesenen Geschäftszweigen (wie Banken) und solchen Örtlichkeiten, die besonders durch die Natur ausgezeichnet sind (wie die Manhattan-Insel in Newyork) —. Die nicht wegzuleugnende Tatsache, daß auch bei uns die Entwickelung von Geschäfts-Innenstädten fortschreitet, kann aber damit begründet werden, daß für eine andere geeignete Leitung des Geschäftsstromes, für die Schaffung geeigneter Verkehrs- und Geschäftszentren zweiter Ordnung in der Außenstadt bisher noch nicht genügend Sorge getragen worden ist.

Nach dem Gesagten muß man sich gestehen, daß die Großstadt-Vororte in ihrer derzeitigen Anlage nur einem einseitigen Bedürfnisse der Ausdehnung und Entwickelung, dem des Wohnens Rechnung tragen, aber auch dieses nicht in genügendem Umfang und zu erstrebender Vollkommenheit erfüllen können.

II.

Bestrebungen zur Beseitigung der Mißstände.

Daß zu einer umfangreichen Erweiterung der Großstädte nicht gleich passende Lösungen gefunden wurden, hat seinen Grund darin, daß das Bedürfnis hierzu die mit der Aufstellung von Stadtbauplänen betrauten Fachleute ganz unvorbereitet traf — wenn über-

haupt diese damals gar nicht in ihrer Bedeutung erkannte Aufgabe solchen anvertraut war — und daß weder eine Geschichte früheren Städtebaues noch Erfahrungen — seien es gute oder schlechte — einem weiteren Ausbau zugrunde gelegt werden konnten. Es kann daher die Verfertiger der Pläne aus vorausgehender Zeit durchaus kein Vorwurf treffen.

Nach den seitdem verzeichneten Ergebnissen ist natürlich eine Beurteilung bisheriger Stadterweiterungen leichter. Die Erkenntnis, daß hier noch nicht die richtigen Wege eingeschlagen sind und daß es auch im einzelnen vieles zu wünschen und zu ändern gibt, hat deshalb auch die weitesten Kreise ergriffen und schon seit einiger Zeit zu den verschiedensten Verbesserungs-Bestrebungen auf dem engeren und weiteren Gebiete des Städtebaues geführt.

Über diese Bestrebungen will ich jetzt einen kurzen Überblick geben.

Sie haben zum Gegenstand: Die Gesundheit, die äußere Gestaltung des Stadtbildes, den Verkehr, das Geschäftsleben, die Bauordnung, das Wohnungswesen, die Bodenbesitzverhältnisse und die auf Städtebau bezüglichen Gesetze und Verordnungen. Sie greifen so ineinander, daß sie sich schwer trennen lassen.

a. Die Gesundheitslehre machte — wie schon oben bei den Außenbezirken erwähnt — zuerst ihre Forderungen geltend. Von Ärzten ging die Bewegung aus. Der Name Pettenkofer ist bekannt. Der deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege wurde im Jahre 1873 begründet und setzt sich hauptsächlich aus Ärzten, Technikern und Verwaltungsbeamten zusammen.

Unter den zahlreichen Programmpunkten, deren Vielseitigkeit zur Loslösung von selbständigen Gruppen, wie z. B. des Vereins für Schulgesundheitspflege führte, seien hier die Forderungen von geeigneter Abführung der Fäkalstoffe, von Beschaffung guten Trinkwassers, von Licht und Luft für Wohn- und Arbeitsräume, möglichster Feuersicherheit herausgegriffen. Wenn auch dem weiteren Ausbau und der Durchführung dieser Bestrebungen noch manche Arbeit gewidmet werden muß, so sind sie doch an sich bereits zu einem gewissen Abschluß und zwar zu sehr befriedigenden Ergebnissen gelangt. Die Fortschritte im Kanalisationswesen haben geradezu

eine Umwälzung in der Städtereinigung hervorgerufen, die Sorge für gesunde Wohnverhältnisse hat an verschiedenen Orten zu weiträumiger Bebauung, zur Förderung des Kleinwohnungsbaues in Reihen- oder Einzelhausform, zur Freilassung von Blockinnenflächen für Gärten und Kinderspielplätze, zur Einführung von Mindest-Lichteinfallswinkeln, von Höchstzahlen zulässiger Wohnungen, rückwärtiger Baulinie, Beschränkung störender industrieller Anlagen auf bestimmte Gebiete, Zonenbauordnung (z. B. Halle) usw. geführt. Zahlreiche Veröffentlichungen von Stübben, Baumeister, E. Genzmer, Nußbaum u. a. wären auf diesem Gebiete zu nennen.

b. Als durch die irrtümliche Folgerung aus den gesundheitlichen Lehren zunächst die zu langen, zu gleichmäßigen und geraden Straßen und die zu regelmäßigen weiten offenen Plätze in den Stadterweiterungsplänen auftraten und in Ermangelung von Besserem auch ausgeführt wurden, da fühlte man sich wohl in künstlerischer Beziehung gar nicht recht befriedigt, wußte nur nicht, woran das lag. Umso begeisterter stimmte man zu — die einen früher, die anderen später — als Camillo Sitte 1889 in seinem bahnbrechenden Buche „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, getragen von feinem Empfinden und doch wissenschaftlich nachwies, daß man sich in diesem Punkte auf falschen Bahnen bewegte, und zugleich die Richtung auf bessere Wege zeigte. Auch das im Jahre 1890 erschienene Werk von Stübben „Der Städtebau“ lieferte viele Anregungen. Eine große Zahl Wettbewerbsentwürfe brachte bald die Nutzanwendung und Weiterentwickelung der gegebenen Regeln: heute können wir sogar bereits auf eine Anzahl gelungener Ausführungen künstlerischer Plangestaltung (nach Entwürfen von K. Henrici, Th. Goecke, K. Mayreder, J. Stübben, K. Hofmann, E. Pützer, Th. Fischer u. a.) zurückblicken. Und im allgemeinen dürften, nachdem auch Darüberhinausschießende in die richtigen Bahnen eingelenkt sind, nunmehr die Grundsätze allseitig anerkannt werden, daß eine Rücksicht auf künstlerische Wirkung des Stadtbildes in der Größe, Form und Umbauung der Plätze, in der Führung und Ausbildung der Straßen, in der Aufstellung von Gebäuden und Denkmälern zu den Programmpunkten jeder Stadterweiterung gezählt werden muß.

c. Im Teil Ia war schon besprochen worden, welch köstlich zusammenstimmende Stadtbilder uns unsere Vorfahren in den Innenstädten vor dem Einzug modernen Wesens hinterlassen haben, die in ungezählten Einzellösungen so recht geeignet sind, unter Anpassung an die neuen Verhältnisse als Anhaltepunkte zu weiterem künstlerischen Schaffen zu dienen. Zur Erhaltung der Einzelbauten selbst, soweit sie historischen oder künstlerischen Wert haben, sind schon seit längerer Zeit mit besonderer Unterstützung durch die Zeitschrift „Die Denkmalpflege" Bestrebungen im Gange, welche darauf zielen, der fortschreitenden Vernichtung der Stadtkerne zu entreißen, was noch zu retten ist.

Auf dem letzten Denkmalstage in Erfurt wurden von J. Stübben, K. Hofmann und C. Gurlitt geeignete Schutzmaßregeln zur Bewahrung der Eigenart und besonders der Geschlossenheit der Straßen und Plätze empfohlen. Und neuerdings setzt eine bedeutende Bewegung mit dem Sammelnamen „Bund für Heimatschutz" unter Führung von Schultze-Naumburg ein, die sogar für die Erhaltung des ganzen Erbes vergangener Zeit in Stadt und Land, Kunst und Natur eintritt, soweit dies mit der steten Weiterentwickelung vereinbar ist.

d. Andere Ziele, die den bisher genannten scheinbar entgegengesetzt, in Wirklichkeit aber mit ihnen ganz gut vereinbar sind, verfolgen die Bestrebungen, die sich auf die kräftige Weiterentwickelung einer neuzeitlichen Baukunst richten.

Außer den das Eisen bemeisternden Ingenieurbauten, wie Bahnhofsüberdachungen, Markthallen, Brücken, Ausstellungskuppeln, verdienen die „gläsernen" Warenhäuser, einige öffentliche Bauten, Kaiserdenkmäler und Bismarcksäulen als erste Anfänge in dieser Richtung genannt zu werden. Als Herolde einer kommenden großzügigen Bauweise fordern sie eindringlich die rechtzeitige Fürsorge für eine geeignete Unterkunft im Stadtplane und eine Rücksichtnahme im Stadtbilde.

e. Eine besondere Aufmerksamkeit im Städteplan erfordern die Verkehrsbedürfnisse, da sie sich mit dem Zunehmen der Bevölkerung immer mehr steigern. Wir sahen bereits, daß der Kern der Großstädte genügend breite Verkehrsadern mit großstädtischen

Verkehrsmitteln für einen noch immer mehr zunehmenden Verkehr nur unter den größten Opfern und auch dann nur unvollkommen aufnehmen kann, daß aber auch die Außenbezirke in ihren Radialstraßen nicht genügende, in ihren Zwischenstraßen dagegen eine viel zu große Rücksicht auf den Verkehr genommen haben. Diesem Übelstand sucht man nun in einigen neuen Stadterweiterungen abzuhelfen durch eine den größten späteren Anforderungen genügende Ausbildung von Hauptstraßen als Verkehrsstraßen gegenüber einer bescheideneren Anlage der dazwischen verbleibenden Nebenstraßen als Wohnstraßen.

Th. Goecke darf wohl als der erste bezeichnet werden, der eine solche Trennung mit aller Entschiedenheit in Fachkreisen verlangte, zuerst in einem Aufsatz der deutschen Bauzeitung, dann in den Preußischen Jahrbüchern von 1893. Sollen doch solche Verkehrsstraßen Raum bieten für die verschiedensten Verkehrsarten nach ihrer Eigenart, für örtlichen und Durchgangsverkehr, mit besonderen Reit- und Radfahrwegen und für genügende Verkehrsmittel, sogar auch für Hoch- und Untergrundbahnen, und die geeigneten Stätten bilden zur Weiterentwickelung eines großstädtischen Geschäftslebens. Gegen die Festlegung bestimmter Verkehrsstraßen im Stadterweiterungsplan wird zwar geltend gemacht, daß eine richtige Vorausbestimmung späterer Verkehrswege nicht möglich sei, weil ganz unvorgesehene Einwirkungen durch neue Bahnhöfe und andere öffentliche Gebäude, durch andere Art der Besiedelung neuartige Verkehrsmittel u. a. m. die Verkehrsrichtungen ändern, und dadurch die einen Verkehrsstraßen brach legen, andere notwendig machen würden. Das trifft allerdings dann zu, wenn auf das Vorsehen späterer Bedürfnisse kaum die geringste Mühe verwandt wird. Mit Recht fordern daher z. B. R. Baumeister, J. Stübben, C. Sitte ein Zusammenwirken aller Verwaltungen und sonstigen Beteiligten vor Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Festsetzung des voraussichtlichen Bedarfes an öffentlichen Gebäuden, zur Ausarbeitung eines einheitlichen Netzes von Verkehrslinien und tritt Cl. Heiß für die Einsetzung besonderer Verkehrskommissionen ein. Ist solche Vorsorge nach bester Voraussicht getroffen und wird bei etwaigen Abweichungen und späteren Ergänzungen auf das bis dahin Be-

stehende die gebührende Rücksicht genommen, dann wird sich auch der Verkehr derjenigen Wege bedienen, die als die natürlichsten und günstigsten ihm unter Berücksichtigung aller Umstände zugewiesen worden waren.

Bei solchen breiten Verkehrsstraßen, die erst nach einiger Zeit voll beansprucht werden, ist es vielfach üblich, zunächst Vorgärten längs der Häuserreihen anzulegen. Das hindert aber die Bebauung mit Geschäftshäusern, welche für solche Straßen die gegebene Begrenzung bilden und erfordert später eine Neueinteilung des Straßenprofils. Statt dessen sollte man die seitlichen Fahrwege und Bürgersteige von Anfang an in der richtigen Breite anlegen, den Mittelstreifen mit seinen Baum- und Rasenpflanzungen dagegen der gemeinsamen Benutzung der Anwohner zu Spiel- und Erholungsplätzen oder dgl. oder für andere Ausnutzung bis zur endgültigen Ingebrauchnahme durch den Verkehr überlassen.

f. Mit dem Verkehr ist das Geschäftsleben aufs innigste in Wechselbeziehung verbunden. Eins ist der Förderer des anderen. Neue Verkehrsstraßen im Stadterweiterungsgebiet sollen daher zugleich der Niederlassung von Gewerbs- und Verkaufsstätten dienen, die bei immer weitergehender Ausdehnung im Stadtinnern keinen geeigneten Platz mehr finden können.

g. Auf entsprechende Absicht zielen Bestrebungen hin, die auch der Ausbreitung des öffentlichen Lebens in den neuen Stadterweiterungen das Wort reden, um damit eine Dezentralisation, eine Entlastung der Innenstadt zu bewirken. Sie sehen jedoch nicht in der bisherigen Zersplitterung in den Außenstadtteilen das Mittel hierzu, sondern fordern die Bildung neuer Zentren, von Plätzen oder Platzgruppen an den Kreuzungsstellen zukünftiger Hauptverkehrs- und Geschäftsadern, sie fordern für diese Zentren die Umbauung mit öffentlichen Gebäuden in geeigneter Zusammenstellung, die sowohl ihrer Benutzung zugute kommt, als auch zur Steigerung der künstlerischen Wirkung beiträgt. In verschiedenen sich allmählich vollziehenden Stadtverschiebungen und der häufigen Gründung von Neustädten finden sich Beispiele für solches Vorgehen in früherer Zeit.

Stadtverjüngung nennt K. von Mangoldt das Ziel ähnlicher Bestrebungen, die eine Dezentralisation der Großstädte durch

Hinausverlegen der Industrie ermöglichen wollen. K. Henrici hat 1893 seinem — im Wettbewerb preisgekrönten — Entwurf zum Bebauungsplan für München diesen Gedanken zugrunde gelegt und ist später verschiedentlich dafür eingetreten.

h. Noch weiter geht eine Bewegung, die sich für gänzliche Neugründung von Städten ausspricht und in der „Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft" (Vors. Heinrich Hart) eine beredte Fürsprecherin gefunden hat, während in England — wohl auf die grundlegenden Anregungen von Th. Fritsch in Leipzig hin — bereits praktische Versuche dieser Art nach Howards Plänen im Gange sind. Die Triebfeder hierfür ist die Beschaffung gesunder weiträumiger Wohnstätten in freier Natur außer Zusammenhang mit den Großstädten, aber in Verbindung mit dem, was den Zug in die Großstädte am meisten fördert: den industriellen Unternehmungen. Besonders durch den erleichterten Austausch landwirtschaftlicher Erzeugnisse und industrieller Verarbeitungen mit günstigen Weiterbeförderungsmitteln und durch die bequeme Vereinigung von Wohn- und Arbeitsstätte verspricht man sich praktische und ideelle Vorteile zugleich und hofft durch einen so günstigen Ersatz der schädlichen übermäßigen Ausdehnung der Großstädte entgegenzuwirken.

i. Die Erkenntnis, daß die Wohnverhältnisse vor allem einer gänzlichen Neuregelung bedürfen, hat auch bereits eine große Schar andrer Männer veranlaßt, diesem Gebiete ihre Arbeitskraft zu widmen. Nur auf verschiedene Weise suchen die einzelnen zum selben Ziele zu gelangen.

Zunächst erfreut sich der Kleinwohnungsbau heute schon einer ganz besonderen Fürsorge, wenn auch das bis jetzt Geleistete noch nicht im entferntesten als eine wirksame Abhilfe der Wohnungsnot bezeichnet werden kann. Männer wie Rud. Eberstadt, J. Stübben, M. Brandts (in Düsseldorf), E. Cacheux (in Paris), Ebeling (in Dessau) haben sich hier durch wissenschaftliche Arbeiten große Verdienste erworben, viele Stadtverwaltungen, deutsche Staaten und das Reich haben auch in dankenswerter Weise die Vorschläge in die Tat umgesetzt. Ebenso haben zahlreiche gemeinnützige Baugesellschaften z. T. mit Gemeindeunterstützung und einige Großindustrielle segensreich gewirkt.

Eine besondere Tätigkeit entfaltet der „Verein Reichswohnungsgesetz, Deutscher Verein für Wohnungsreform", vorerst durch Herausgabe verschiedener Schriften unter Leitung von K. von Mangoldt. Eine ausreichende Wohnungsstatistik und Wohnungsinspektion, die Aufschließung weiterer Bodenflächen im Umkreis der Städte, der Bau von billigen Schnellverkehrsmitteln zu diesem Zwecke, die Mitwirkung von Gemeinde, Staat und Reich durch weitschauende Bodenpolitik und geeignete Gesetzgebung sind die hauptsächlichsten Forderungen von dieser Seite.

Dem Wohnungsbau im allgemeinen hofft man durch besondere Wohnstraßen Annehmlichkeit, Weiträumigkeit und Billigkeit zu verschaffen. Die dauernde Ableitung des Durchgangsverkehrs soll sowohl den Großstadtlärm fernhalten, als auch eine schmale Straßenbreite und leichte Straßenbefestigung ermöglichen. Denn man sagt sich: während eine geringe Straßenbreite auch eine Beschränkung der Gebäudehöhe verständlich erscheinen läßt, wirken alle 3 Maßnahmen auf die Verbilligung des Ausbaues ein: die ersteren unmittelbar durch Verringerung der Straßenbeitragkosten, die Beschränkung der Bodenausnutzung mittelbar durch Niedrighalten der Boden- und weiterhin der Mietspreise.

k. Daß ohne die Unterstützung der Verwaltung und der gesetzgebenden Körperschaften alle Bestrebungen zur Besserung großstädtischer Verhältnisse fruchtlos bleiben müssen, daß es aber gerade deren Pflicht ist, hier fördernd einzugreifen, ist immer betont worden. So wird als die notwendige Ergänzung guter Bebauungspläne eine gute Bauordnung bezeichnet. Die Oberbürgermeister Adickes und Beck, sowie die Techniker R. Baumeister, J. Stübben und B. Schilling (in Köln) haben das besonders erkannt und beachtenswerte Vorschläge hierzu veröffentlicht. Als wichtigste Forderungen seien — auch wenn sie in einem oder anderen Orte schon verwirklicht sind — hier hervorgehoben: Wechsel in den Bauweisen, Zonenbauordnung mit wechselseitiger Zonendurchdringung (am vollkommensten bis jetzt wohl in Halle unter E. Genzmer durchgeführt) mit Abstufung der Bauvorschriften nach Gebäudegattungen inbezug auf Standfestigkeit und Feuersicherheit, Staffelbauordnung, Verhältniszahlen für die Lichtfläche der Fenster und Abstandsregeln

auch im Innern des Grundstückes, Flächenregeln für den unbebaut zu lassenden Raum, größere Freiheit für die vordere Bauflucht, rückwärtige Baulinie, Höchstzahl der Stockwerke nach der Größe der Stadteinwohnerzahl, Mindestluft- und -flächenraum für Wohnräume, Unterscheidung besonderer Industrie- und Wohnviertel usw. Zudem tritt die Bedingung hinzu, daß eine gleichmäßige Regelung der Bauordnungen für das ganze Reich stattfinde, doch nur insoweit, daß jedem Landesteil und jedem Ort seine Eigentümlichkeit gewahrt bleibt.

l. Weniger Übereinstimmung herrscht in anderen Fragen, die ebenfalls für die Durchführung eines Bebauungsplanes von großer Bedeutung sind:

1. der Eingemeindung von Vororten,
2. der Baulandumlegung,
3. der Enteignung.

Die erste wird gewöhnlich als Tagesfrage bei jedem neuen Einzelfall aufgerollt, und es ist auch natürlich, daß bei jedem Orte die Notwendigkeit einer Eingemeindung, ihr Umfang und die Entschädigungsansprüche besonders behandelt werden müssen.

Aber im allgemeinen muß doch gesagt werden, daß die eine Stadt und besonders eine Großstadt umgebenden Gemeinden in ziemlichem Umfange zu dieser in unlösbare Wechselbeziehungen treten, auch wenn sie selbst noch nicht städtische Bauart aufweisen, was meistens als Vorbedingung zu einer Eingemeindung verlangt zu werden scheint. Die Stadt braucht die umgebenden Landstriche zu Erholungsstätten der Bevölkerung, oft zu größeren Friedhof- und Schlachthofanlagen, Wasserwerken, Rieselfeldern und dgl.; die Außengemeinden erhalten aus der Stadt den Zuzug meist wohlhabender Bevölkerung, und entziehen ihr die Steuern ihres dort verdienten Einkommens, nutzen wohl auch die Schul- und Armenpflege für sich aus, sind oft mit ihrer Luft-, Kraft-, Wasserversorgung und Entwässerung von dem größeren Gemeinwesen abhängig. Ein frühzeitiger Zusammenschluß dient daher in der Regel dem Vorteil aller unmittelbar Beteiligten. Hemmend wirken meist nur die verbleibenden Landkreise oder Restgemeinden, die durch die oben begründete größere Steuerkraft ihrer bisherigen Mitgemeinden unverdiente Vorteile mitgehabt haben, und diese nun entbehren müssen. Während aber

deren Entschädigung nur eine Geldfrage — allerdings keine leichte — ist, spricht gegen manche Eingemeindung der Umstand, daß die Vergrößerung des Verwaltungsgebietes in manchen Punkten den einzelnen Großstadtteilen nicht gerade förderlich ist. Es sind daher schon Vorschläge gemacht worden, jedem der letzteren eine gewisse Selbständigkeit der Verwaltung in beschränktem Maße zu belassen. Wir finden derartige Einrichtungen bereits in Wien, Th. Köhn hat sie auch für Berlin vorgeschlagen und K. Henrici hat bereits in seinem erwähnten Bebauungsplan für München zu solchem Zwecke „rathausähnliche Gebäude" vorgesehen.

Daß aber auch dann, wenn notwendige Eingemeindungen aus irgend welchen Gründen nicht zustande kommen, wie z. B. bisher in der Reichshauptstadt selbst, ein gemeinsamer Bebauungsplan (mit gemeinsamem Verkehrs-, Kanalisationsnetz und dgl.) die Großstadt mit allen umliegenden Gemeinden verbinden muß, das hat bereits die Akademie des Bauwesens in ihrem Gutachten vom Frühjahr 1898 gefordert, das ist aus Rücksicht auf die geordnete Weiterentwickelung einer Großstadt unbedingt notwendig.

m. Die Baulandumlegung ist sehr gut und übersichtlich von A. Abendroth in seiner Schrift „Die Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen" besprochen worden, in der auch die Unterscheidung der Umlegung an fertigen und erst geplanten Straßen betont wird. Die letztere ist die wesentlich wichtigere. Wenn auch Abendroth annimmt, daß der hohe Wert der Umlegung allen Fachleuten und Verwaltungsbeamten ohne weiteres klar sei, so werden doch von einzelnen derselben dagegen Bedenken erhoben. Den einen erscheint die Verlegung altüberlieferter Eigentumsgrenzen als ein rücksichtsloser Eingriff in verbriefte Rechte. Wohl! Aber wird nicht durch die großstädtische Bebauung der alte ländliche Zustand noch viel durchgreifender umgewandelt? Wer wird seinen Acker aus der späteren städtischen Häuserreihe herausfinden, auch wenn wirklich seine Grundstücksgrenzen gewahrt geblieben sind? Wer den alten stillen Feldweg wiedererkennen, auch wenn die neue verkehrsdurchflutete Großstadtstraße seinem Verlauf folgt? Zu allseitiger Befriedigung ist ja daher auch das ländliche Umlegungsverfahren durch die Generalkommission in Ge-

brauch. Für Gärten und etwa schon von früher bebaute Grundstücke läßt sich in der Regel ein Übergangszustand finden.

Von anderen wird befürchtet, daß die bequeme Möglichkeit der Nichtberücksichtigung der Grundstücksgrenzen zur Anlage gradliniger schematischer Straßenzüge, besonders der von ihnen verpönten „Diagonalstraßen" und allzuregelmäßiger Sternplätze führen werde. Als Beweis für diese Behauptung sprechen leider unzählige bisherige Stadterweiterungspläne. Doch lagen auch bei deren Aufstellung noch nicht die künstlerischen Anleitungen eines Sitte und die zahlreichen Erfahrungen auf den Untergebieten des Städtebaues vor. Um diese jetzt alle nach Möglichkeit unter steter Anpassung an die gegebenen örtlichen Verhältnisse befolgen zu können, bildet die Berücksichtigung vorhandener Grundstücksgrenzen ja auch vorhandener Wege nicht immer einen Anhalt, sondern zuweilen ein Hindernis. Neue Verhältnisse erfordern neue Maßregeln. Für den Verkehr sind anstelle der Ackerwege kürzeste Verbindungen zum neuen Bahnhof, Hafen, Volkspark oder sonstigen Verkehrsanziehungspunkten notwendig; das ganze Netz der Verkehrsstraßen darf nur nach großen weitschauenden Gesichtspunkten entworfen werden, wenn es seinen vielseitigen Zwecken ganz entsprechen soll. Dies läßt es sogar erwünscht erscheinen, vorhandene Landstraßen, an denen sich bereits Bebauung weit hinaus zieht oder die im Stadterweiterungsgebiete Dorfanlagen, Villenvororte, industrielle Unternehmungen berühren, absichtlich zu vermeiden und dafür neue stattliche Verkehrsstraßen auf möglichst unbebauten Flächen vorzusehen, um erstens in deren Breitenanlage und ihrem großstädtischen Anbau unbeschränkt zu sein und zweitens entweder die alte Straße in ihrer geringen Breite mit Bepflanzung und Vorgärten, mit ihrer schlichten Bebauung in ihrer beschaulichen Ruhe als Wohnstraße zu erhalten oder wenn sie vorwiegend Fabrikverkehr dient, innerhalb des neu zu bildenden Industriebezirks zu verstecken.

Ebenso wird die Richtung unausgebauter Wege und die Begrenzung unbebauter Grundstücke auch innerhalb der zwischen den Verkehrsstraßen verbleibenden Flächen nur insoweit eine Berücksichtigung erfahren dürfen, als dadurch die geeigneten Blocktiefen, Grundstücksbreiten zu Wohn- oder Industriezwecken und bewährte Grundsätze der Straßenführung ausführbar bleiben.

Die Anwendung solcher Grundsätze führt in der Regel von selbst — auch ohne die Beeinflussung durch vorhandene von Menschen geschaffene Einrichtungen — zu einer künstlerischen Gestaltung neuer Straßen und Plätze. Es ist hier nicht nur die Berücksichtigung der Bodenbeschaffenheit, der Himmels- und Windrichtung, also der von der Natur gegebenen Bedingungen gemeint, sondern an überall auch im reizlosesten Gelände begründete Mittel gedacht, z. B. das der günstigen Straßenabzweigung. Wenn die Verbindungslinie zweier Verkehrspunkte an ihren beiden Endpunkten so gelegt und ausgestaltet wird, wie es die Rücksicht auf den Verkehr, Einmündung der Straßenbahn- oder gar Hoch- und Untergrundbahngeleise, auf die Beschränkung von Wind und Staub, auf das leichte Zurechtfinden, auf die gute Ausnutzung der Eckgrundstücke auch ohne das ästhetische Bedürfnis nach Ausbildung möglichst geschlossener Platzwandungen erwünscht erscheinen lassen, so werden wohl in den seltensten Fällen die Endabschnitte dieser zu entwerfenden Straße mit der verbindenden Luftlinie zusammenfallen, sondern es wird eine andere Verbindungslinie die beiden auseinanderlaufenden Endstücke zusammenfassen müssen. Daß hierzu anstelle eines Doppelknickes die leichte Kurve oder Doppelkurve in der Regel zu wählen ist, daß weiter die Krümmung der Verkehrsstraße sich auch naturgemäß als Welle dem Bezirksinnern mitteilen, andrerseits aus diesem heraus noch weitere Regelung erfahren wird, kann wieder durch verschiedene praktische Gründe außer dem ästhetischen belegt werden. Schon diese Andeutung mag aber genügen, um die Behauptung, daß in ebenem Gelände ohne die Berücksichtigung vorhandener Wege und Grundstücksgrenzen die künstlerische Gestaltung nur eine erzwungene und keine naturgemäße sei, wesentlich einzuschränken.

Da nun im bisher üblichen Umlegungsverfahren trotz allseitiger Verbesserung der Grundstücke ein einziger Widerstrebender einen ganzen Umlegungsplan zunichte machen kann, gehen die Bestrebungen dahin, den Städten das Recht der zwangsmäßigen Zusammenlegung zu verleihen, wie es sich in Preußen bis jetzt allein Frankfurt a. M. durch die lex Adickes erstritten hat, oder wie es andere Bundesstaaten, z. B. Baden und Sachsen, eingeführt haben.

n. Das Recht der Enteignung von solchen Teilen des Privat-

besitzes, die im neu erschlossenen Stadt-Erweiterungsgebiet dem öffentlichen Bedürfnis dienen müssen, ist im Grundsatz anerkannt und im Gebrauch, nur über den Umfang desselben gehen die Wünsche auseinander. Es erstreckt sich bis jetzt auf das zu Straßen und Plätzen erforderliche Land. J. Stübben u. a. fordern aber eine Erweiterung auf sog. Zwerggrundstücke, auf öffentliche Gartenanlagen und andere Freiflächen und solche Plätze, deren Bebauung mit öffentlichen Gebäuden (wie Kirchen) beabsichtigt ist, auch auf ganze Stadtteile, wenn deren Neubau aus Gründen der Volksgesundheit notwendig wird. Einen Schritt weiter könnte man noch gehen, wenn man die Baustellen in einem gewissen Umkreis um die öffentlichen Plätze für die Erbauung von öffentlichen Gebäuden dem Enteignungsrecht unterwerfen würde, natürlich nur in unbebauten Gebietsteilen, deren Erschließung bevorsteht. Andere schlagen vor, die Enteignung auszudehnen auf das für Kleinwohnungen erforderliche Gelände. Adickes geht in seinen Forderungen der Zonenenteignung in unbebautem Gelände — wie sie beispielsweise in Belgien besteht und zum allgemeinen Besten gehandhabt wird — noch weiter.

Von andrer Seite wird die gesetzliche Einführung eines Vorkaufsrechtes der Gemeinden bei Zwangsverkäufen gefordert als ein Mittel, ihren Bodenbesitz soviel wie möglich auf billige Weise zu vergrößern.

o. Wir kommen damit immer mehr auf eine Frage, die wohl als die grundlegende auf dem Gebiete sozialen Städtebaues, wie auf sozialem Gebiete überhaupt betrachtet werden muß: die Bodenfrage.

Die andauernde Wertbildung, welche durch das Zusammenströmen der Menschen in den Großstädten, durch die Vervollkommnung der äußeren Lebensbedingungen, Gesundheit, Sicherheit, Arbeitsgelegenheit, Bequemlichkeit im Bezug der Lebensmittel, Vermehrung der Bildungs- und Vergnügungsstätten usw. meist von der Gesamtheit der Bewohner, zuweilen auch von einzelnen Unternehmungen hervorgerufen wird, schlägt sich naturgemäß an dem nieder, was von der Großstadt allein untrennbar ist, dem Grund und Boden und bildet hier außer der etwa durch eigene Bodenverbesserung des

Besitzers selbstverdienten Wertvermehrung: die unverdiente Wertsteigerung: die Zuwachsrente.

Eigentümliche Rechtsgrundsätze haben dazu geführt, dieses von der Allgemeinheit aufgebrachte und durch ihre Steuern immer weiter vermehrte Kapital — für Berlin z. B. annähernd 3 Milliarden — einzelnen Wenigen, den zufälligen Besitzern der beeinflußten Grundstücke zuzuführen. Dem Bunde Deutscher Bodenreformer, an dessen Spitze Adolf Damaschke steht und dem über 100 000 Mitglieder, darunter hervorragende Staatsmänner angehören, ist es zu verdanken, diese Wahrheit nach den grundlegenden Vorarbeiten des Amerikaners Henry George in weiten Kreisen verbreitet und Vorschläge für eine gerechtere Verteilung des Gemeingutes aufgestellt zu haben. Wenn auch die Bodenreformer einen Idealgedanken in der Verstaatlichung des gesamten Bodens, in der Rückkehr zu den Rechtsanschauungen unserer germanischen Vorfahren sehen, so gehen doch ihre praktischen Ziele einzig und allein darauf hinaus, jeden Mißbrauch mit dem Grund und Boden auszuschließen und seine Zuwachsrente möglichst dem Volksganzen nutzbar zu machen. Dies soll u. a. durch die Umsatzsteuer, die Steuer nach dem gemeinen Wert und die Zuwachssteuer und durch die allgemeinere Einführung des Erbbaurechtes erstrebt werden. Daß auf diesen Bahnen trotz der Entrüstung der in ihrem „Verdienst" geschmälerten Grundbesitzer mehrere deutsche Staaten und zahlreiche Gemeinden, auch das Reich durch seine „Landordnung für Kiautschau" erfolgreich vorgegangen sind, ist bekannt.

Es ist aber weiter eine Eigentümlichkeit der Zuwachsrente, daß sie ihre Schatten vorauswirft. Schon der zu erwartende Wertzuwachs verteuert den Grund und Boden, nützt allein dem Bodenbesitzer und schadet obendrein dem, der die Wertsteigerung hervorrufen will dadurch, daß er bei notwendigem Erwerb von Grundfläche zuweilen bereits einen um die Zuwachsrente erhöhten Preis zahlen muß. In diese Lage ist der Fiskus schon oft geraten beim Bau von Eisenbahnen, Kanälen, öffentl. Gebäuden u. dergl. Da der Bodenpreis bebauungsfähiger Grundstücke ganz entsprechend dem durch die Bauordnung oder sonstige Bedingungen ermöglichten Ausnutzungsgrad steigt, zu seiner Verzinsung aber wieder entsprechend

hohe Mieten notwendig sind, so wohnt man in der elendesten Mietswohnung einer Mietskaserne nicht billiger als im einfachen Einzelhäuschen, sofern eben das Grundstück keine dichtere Bebauung erfahren darf. Die ganze großstädtische Wohnungsnot leitet sich von diesem Umstande ab. Die umgekehrte Anschauung, daß eine dichte Mietshausbebauung die notwendige Folge hoher Bodenpreise sei, ist für jungfräulichen Boden, d. h. einen solchen, über den noch nicht durch eine Bauordnung entschieden ist, irrig.

Will man nun trotzdem im neuen bisher unbebauten Stadterweiterungsgebiet zum Teil hohe Mietshäuser vorsehen, weil sie für breite Verkehrs- und Geschäftsstraßen die natürliche Bebauung bilden und das wenigstens im Osten unseres Vaterlandes eingebürgerte Bedürfnis nach großen eingeschossigen Mietswohnungen erfüllen, so können verschärfte Bestimmungen für Konstruktion und Feuersicherheit, bebaubare Fläche, entsprechend große Straßenbau- und Straßenlandabtretungsbeiträge die Werterhöhung wieder zum Teil ausgleichen und dadurch die Spekulation in mäßigen Grenzen halten.

p. Die Spekulation spielt auch bei der Bestimmung des Umfanges eines Bebauungsplanes die wichtigste Rolle. Da der Mangel an Wohnungen meist dadurch hervorgerufen wird, daß ein großer Teil des bebauungsfähigen Bodens von Spekulanten absichtlich — zum Zwecke immer größerer Wertsteigerung — von der Bebauung zurückgehalten wird, so wird von der einen Seite der Vorschlag gemacht, dem entgegenzuwirken durch Erschließung möglichst weiter Flächen im Umkreis der Städte, um durch übergroßes Angebot ein Niedrigbleiben der Bodenpreise in den Stadterweiterungen zu erzielen und auch auf die fortschreitende Preissteigerung im Innern der Städte regelnd einzuwirken. Hierzu gehört nicht nur die Ausdehnung des Bebauungsplanes auf weite Flächen, sondern auch der Ausbau des Straßennetzes mit allem Zubehör, daneben guten Verkehrsmitteln, insbesondere auch — wie Cl. Heiß fordert — der Bau von lokalen Schnellbahnen. Von anderer Seite wird dagegen betont, daß dies große lange unverzinsliche Kosten erfordere und nach manchen Erfahrungen noch nicht einmal zu dem gewünschten Erfolg führe. Deshalb werden die Stadterweiterungen meist so gehandhabt, daß wohl ein weiter Bebauungsplan mit dem Hauptstraßennetz beizeiten entworfen wird, die Einzelfeststellung der

Straßenfluchten aber nach dem Bedürfnis von Fall zu Fall erfolgt.

Nach dem Gesagten muß festgestellt werden:

die Verwaltungen nutzen die ihnen gesetzlich zustehende Macht in den vier vorgenannten Punkten noch lange nicht genügend zum Wohle der von ihnen vertretenen Allgemeinheit aus und es bleibt hier noch ein weites Feld sozialstädtebaulicher Fürsorge zu bearbeiten.

q. Die Frage, ob die Gemeindevertretungen die am besten geeigneten Körperschaften zur Festsetzung von Stadterweiterungsplänen sind, hat schon öftere Besprechung erfahren. Bei grundsätzlicher Zustimmung fordert man die Einschränkung, daß die in heutiger Zeit nicht mehr gerechtfertigte Bevorzugung der Hausbesitzer in der Gemeindevertretung wegen ihrer oft persönlichen Interessen fallen müsse. Immer mehr tritt weiter die Forderung auf, daß sachverständige Prüfungs- und Aufsichtsstellen, als welche bisher allein die Ortspolizeibehörde, der Kreisausschuß oder der Bezirksausschuß, nur für Berlin der Minister der öffentlichen Arbeiten zuständig sind, von staatswegen eingerichtet werden, und daß eine einheitliche Regelung des ganzen wichtigen Gebietes durch das Reich erfolgen möge.

Wenn aber der Streit entbrennt, welche Berufsklasse wohl am besten geeignet sei, die „Städtebauer" für die großen Stadtbebauungsarbeiten zu stellen, ob die Architekten, Ingenieure oder Landmesser, muß schon der Entscheidungsspruch dahin gefällt werden, daß keine Berufsart bis jetzt eine genügende Vorbildung zu den hohen, so bedeutungsvollen, in das ganze Kulturleben so einschneidenden Aufgaben aufweisen kann. Der zukünftige Städtebauer der Großstädte muß nicht nur die wissentschaftliche Grundlage der Beherrschung aller technischen und künstlerischen Hilfsmittel des Städtebaues besitzen, die Fähigkeit des Ingenieurs zu nüchterner Berechnung mit der künstlerischen Gestaltungskraft des Architekten verbinden, wie der Jurist gesetzeskundig und verwaltungserfahren sein, sondern er muß auch den sozialen Bedürfnissen und Bestrebungen seiner Zeit ein warmes Herz und einen großen Sinn entgegenbringen. In dieser Hinsicht wird seine Ausbildung auf der Hochschule und in der Praxis noch manche Erweiterung und Vertiefung erfahren müssen.

Ich habe im vorstehenden zweiten Teil versucht, einen Überblick

zu geben über das, was zur Vermeidung der im ersten Teil geschilderten Übelstände bisheriger Großstadtanlagen geplant, erstrebt, erhofft oder bereits ausgeführt worden ist. Ich bin mir wohl bewußt, daß bei der Vielseitigkeit des Gebietes eine auch nur annähernd erschöpfende Aufzählung aller einschlägigen Arbeiten von mir nicht gegeben worden ist und bitte diejenigen um Nachsicht, die vielleicht eine Berücksichtigung ihrer Bestrebungen hier vermissen.

Daß das Bedürfnis nach einer Zusammenfassung aller Bestrebungen im Städtebau vorliegt, hat ja bereits zur Gründung unserer neuen Zeitschrift „Der Städtebau" geführt.

Im folgenden dritten Teil will ich an der Hand eines Bebauungsplanes zeigen, wie man den verschiedenen scheinbar wiedersprechenden Bestrebungen gleichzeitig gerecht werden kann.

III.
Ein Vorschlag zur praktischen Ausführung.

Ich führe den Leser gleich mitten in eine Großstadterweiterung hinein, wie wir sie wohl in etwa zehn Jahren fertig vor uns sehen könnten, wenn wir den im vorigen Abschnitt geschilderten vielseitigen Besserungsbestrebungen Rechnung tragen wollten.

Um für die Gestaltung meines Planes im allgemeinen natürliche Anhaltspunkte zu gewinnen, habe ich ihm ein Gelände zu grunde gelegt, welches jetzt noch zum größten Teil aus bestelltem Ackerboden besteht, dessen Bebauung aber die rasch fortschreitende Entwicklung der angrenzenden z. Z. eine viertel Million Einwohner zählenden Großstadt schon in den nächsten Jahren erfordert. (Vergl. den Übersichtsplan.)

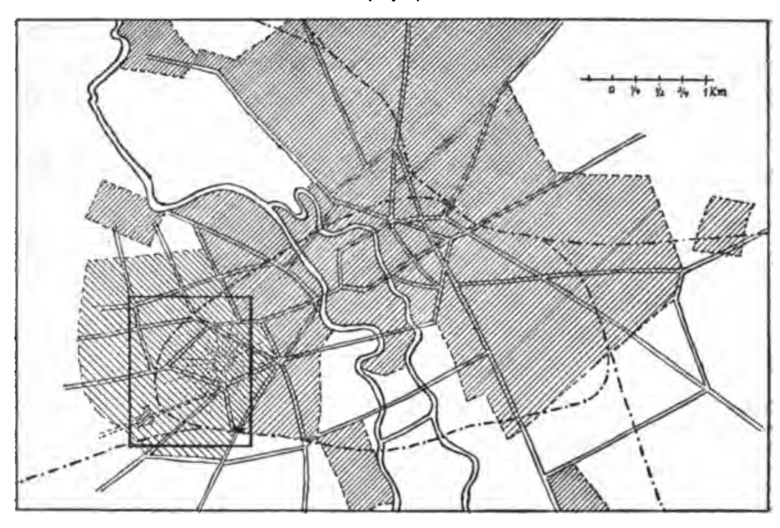
Solche Anhaltspunkte boten

eine etwa in der Mitte des Planes liegende mäßige Anhöhe, deren flachere Ausläufer sich bis fast an den Rand des Ausschnittes hinziehen,

die allgemeine Richtung der Hauptverbindungsstraßen nach dem Inneren der Hauptstadt im Ostnordosten, nach einigen von der Großstadtbevölkerung zahlreich besuchten Ausflugspunkten in entgegengesetzter Richtung und nach weniger bedeutenden Nachbarvororten in der Querrichtung,

das Vorhandensein einer allerdings zur Zeit nur dem Güterverkehr dienenden Ringbahn,

Übersichtsplan.



Erweiterungsgebiet bisheriges Gebiet der Großstadt.

die Bestimmung des Geländes zu Industriezwecken im nördlichen, zu Wohnzwecken im südlichen Teil,

die Notwendigkeit einer größeren Anzahl von öffentlichen Gebäuden, Anstalten, Anlagen, darunter eines Volksparkes u. a. m.

Da es sich aber hier nicht um eine praktische Einzellösung, sondern um eine Art Muster zu modernen Großstadterweiterungen überhaupt handelt, so sind einzelne rein örtliche Eigentümlichkeiten, wie einige bestehende Gebäude, Sandgruben, Friedhöfe, schon festgelegte Straßenzüge unberücksichtigt gelassen, andere wie die Dorfanlage, der See hinzugefügt worden, auch dem ganzen Stadtteil ein etwas vornehmeres Gepräge — besonders in Bezug auf Zahl und Anlage der öffentlichen Gebäude, Platzanlagen und Straßenabmessungen gegeben worden — als es eine wirkliche Ausführung gerade an dieser Stelle erheischen würde.

Der neuanzulegende Stadtteil, aus dem der beigefügte Plan nur den Hauptausschnitt darstellt, umfaßt rund 260 ha Grundfläche und gewährt bei der in Aussicht genommenen Bebauung Raum für mindestens 45 bis 50 000 Einwohner. Es ist also selbst eine mittlere Stadt, die wir auf dem Plane vor uns haben; denn da sie Erwerbs-

stätten zugleich mit Wohnsiedelungen enthält, also von selbst Mitglieder aller Bevölkerungsklassen zusammenführt, so sind die inneren Vorbedingungen eines einheitlichen Gemeinwesens gegeben. Trotzdem bedingt die Anfügung des neuen Stadtteiles an die vorhandene Großstadt eine großstädtische Anlage.

Wenn wir den am Schlusse beigefügten Lageplan näher betrachten, so fallen drei Hauptmerkmale sofort in die Augen:

a. die Anlage vieler auf wenigen Stellen vereinigter Platzgruppen mit zahlreichen daran liegenden öffentlichen Gebäuden, sogenannte Stadtzentren,

b. die Verbindung dieser Stadtzentren untereinander durch wenige nur leicht gekrümmte ununterbrochene auffallend breite Hauptstraßen,

c. das Verbleiben großer Bezirke zwischen diesen Hauptstraßen und ihre Unterteilung durch zahlreiche kürzere ungezwungen verlaufende schmale Nebenstraßen.

Diese drei Teile entsprechen in ihrer Bedeutung ungefähr den im I. Teil meiner Abhandlung geschilderten drei Teilen einer Großstadt: der die öffentlichen Gebäude aufnehmenden Innenstadt, der von breiten Straßen durchzogenen Außenstadt und den zum stillen Wohnen oder auch Industriezwecken dienenden Vororten. Dagegen bilden sie ihnen gegenüber in ihrer gegenseitigen Lage und in ihrer Ausbildung einen bewußten wesentlichen Gegensatz.

a. Die Stadtzentren.

Die Kreuzungsstellen der Hauptdurchgangslinien, die Bahnhöfe, das Rathaus, das sind die Punkte im Stadtplan, die sich zur Ausbildung als Stadtzentren eignen.

Solcher neuer Stadtzentren weist daher unser Plan eine ganze Anzahl auf. Wir finden das Hauptzentrum ungefähr in der Mitte, da wo die schon feststehende, aus der Altstadt kommende südliche Hauptstraße den sanftverlaufenen Abhang des Hügels überschreitet, also an ihrer höchsten Stelle, ein anderes Zentrum an der schon vorhandenen, ein weiteres an einer noch anzulegenden Eisenbahnhaltestelle, noch andere an Kreuzungspunkten wichtiger Verbindungsadern.

Die meisten Zentren sind so gegliedert, daß in ihrer Mitte ein Verkehrsplatz den Hauptverkehr frei durchläßt und den Nebenverkehr

entsprechend regelt. Auf geschlossene Platzbildung ist hier der geringere Wert gelegt. Dafür ist angenommen, daß die hieran zu errichtenden, besonders dem allgemeinen Publikum dienenden öffentlichen und Geschäftsgebäude (Stadthaus, Feuer- und Rettungswache, Post, Fernsprechamt, Gasthäuser, Banken u. dergl.) eine monumentale Architekturausbildung erfahren, welche den großen Platzabmessungen entspricht, den Geist ihrer Entstehungszeit widerspiegelt und die Ausdehnung und Macht der Großstadt verkörpert. Der am Hauptzentrum liegende hochaufragende mächtige Rathausturm ist ein Zeichen dafür, daß auch in Bezug auf die Gemeindeverwaltung der neue Stadtteil eine gewisse Selbständigkeit inne hat.

Rings um die Verkehrsplätze ist dann ein Ring von Platzgruppen angeordnet, die vermöge ihrer stillen Lage abseits der Verkehrsadern und infolge ihrer möglichst geschlossen ausgebildeten Platzwandungen sich zu Markt-, Architektur- und Gartenplätzen eignen, wie sie ja die Großstadt garnicht zahlreich genug aufweisen kann. Die Größe der einzelnen Plätze ist gar nicht so bedeutend gewählt: umsomehr wird man durch die Zusammenlegung zu Platzgruppen — wie wir sie aus herrlichen Vorbildern unserer Väter kennen lernen — umso reizvollere stets wechselnde Städtebilder erzielen, geeignete Ruhepunkte zum Betrachten der Gebäude sowie reichliche Standorte für Denkmäler und Brunnen schaffen und den von diesen Plätzen aufzunehmenden örtlichen Verkehr sich ungestört entfalten lassen, während zwischendurch Rasenflächen und einzelne Baumgruppen erfrischende Anblicke ergeben und beschauliche Ruheplätze ermöglichen.

An den Wandungen dieser Platzgruppen haben die vielseitigsten, öffentlichen Zwecken dienenden Gebäude Unterkunft gefunden. Von diesen Gebäuden können diejenigen, die mehr dem praktischen Bedürfnis dienen, hier an den kleineren Plätzen eine anspruchslosere Architekturausbildung erfahren; alle sollen dafür in gegenseitig wohl abgewogenem Verhältnis eine mehr malerische, reizvollere Wirkung ergeben. Der Stadtplan zeigt, wie auch die öffentlichen Gebäude zu Gruppen vereinigt sind, die sich aus der Zweckbestimmung der Gebäude rechtfertigen lassen, während ihre Verteilung im Stadtplan dem Bedürfnis der einzelnen Stadtbezirke oder des ganzen Stadtteiles naturgemäß angepaßt ist.

So finden wir in den südlichen Bezirken mit mehr wohl-

habender Bevölkerung: Gebäude für Wissenschaft und Kunst, Museen, Theater, Konzerthaus, Sportgebäude, höhere Schulen u. dergl., in den mittleren Bezirken staatliche und städtische Verwaltungsgebäude, Gerichts- und Steuergebäude, Bibliothek, Badeanstalten, Markthalle, Gasthöfe usw., in den nördlichen, vorwiegend für Arbeiterbevölkerung bestimmten Bezirken: niedere Schulen, Handwerker-, Bau- und Fortbildungsschulen, Armenhaus, Herberge zur Heimat und viele andere mehr. Kirchen sind in verschiedenen Bezirken mit Schulen, Turnhallen und Pfarrhäusern zu Gruppen vereinigt und möglichst so gestellt, daß ihr Turm in wechselnden Bildern die nähere Umgebung beherrscht.

So sehen wir in den neuen Zentren Sammelpunkte echt großstädtischen Lebens. Sie vereinen und verteilen den Verkehr der Großstadt so, wie unsere Bahnknotenpunkte den des ganzen Landes, aber nicht nach Art der früheren Sternplätze in lebensgefährlichem Wirrsal, sondern wie die Bahnhöfe in allmählichem Zusammenmünden der Einzelwege und mit geeigneter Trennung durch Fußsteige. Sie vereinen aber auch das öffentliche Leben wie die Märkte des Mittelalters und die Foren der klassischen Zeit; sie entlasten dann einerseits die überanspruchte Innenstadt, und führen anderseits diejenigen öffentlichen Gebäude zusammen, welche sonst aus Mangel an geeignetem Platz über die Außenstadt unvorteilhaft zerstreut liegen müßten. Sie erleichtern damit deren bequeme Auffindbarkeit, den Verkehr von einen zum andern und steigern ihre Wirkung zu einer Höhe, welche der Würde der Großstadt und unserer neuen Zeit entspricht.

b. Die Hauptstraßen.

Die Vorbedingung zu der Anlage der eben beschriebenen Stadtzentren, aber andrerseits ihre notwendige Folge bilden die Hauptstraßen, die uns auf unserm Plane schon gleich ins Auge gefallen waren. Sie überspannen das neue Stadterweiterungsgebiet wie ein Netz mit weiten Maschen und vermitteln sowohl den Durchgangsverkehr, als auch den Verkehr innerhalb der Stadtteile in den Hauptrichtungen auf möglichst kürzestem Wege. Verkehrsfreiheit, diese so oft betonte Forderung, sie findet hier ihre weitgehendste Befriedigung. Aber während bisher bei den Stadterweiterungen der Verkehr in unzählige, fast gleichmäßig ausgebildete Straßen zersplittert war, sollen hier wenige Hauptstraßen den

ganzen Verkehr zusammenfassen und dafür zu einer gesteigerten großstädtischen Entfaltung bringen. Ein mit der Feststellung der Hauptstraßen zugleich ausgearbeitetes Netz von Verkehrsmitteln, von Stadtbahnen und Straßenbahnen, das von vornherein auf spätere Erweiterungen und stärkste Anforderungen Rücksicht nimmt, bildet die unzertrennliche notwendige Vervollständigung derselben. Es soll die Schienenwege auf die wenigen Hauptstraßen beschränken, auch hier nur eine geringe Zahl von Haltestellen vorsehen, dafür aber für eine umso häufigere, schnellere und vielseitigere Fahrgelegenheit sorgen. Der geringe im höchsten Fall fünf Minuten währende Weg aus dem Bezirksinnern zur Haltestelle wird dann durch die bedeutende Verkehrserleichterung und -beschleunigung, sowie durch die an den Knotenpunkten gebotene Möglichkeit des Anschlusses nach allen Richtungen reichlich aufgewogen werden. Der Verlauf der Straßen weist fast durchweg leichte Kurven auf, wie sie sich aus den örtlichen Verhältnissen ergaben. Hierdurch treten die Straßenwandungen in angemessene Erscheinung, ergeben sich günstige Straßeneinmündungen und andere Vorteile, während die Mehrlänge an Weg als Umweg kaum in Betracht kommt. Einen um so wirksameren Gegensatz hierzu bilden die wenigen geraden Straßen, z. B. die Hauptstraße, welche vom südlichen Bahnhof zum Rathausplatz in geringer Steigung emporführt, beiderseitig mit Laubengängen versehen ist und als Zielpunkt außer dem Rathausturm die nach dem Hügel führenden monumentalen Treppenaufgänge und Wasseranlagen und darüber die das Ganze bekrönende Kirche aufzuweisen hat.

Aus der starken Beanspruchung durch den Verkehr erklären sich nun auch die stattlichen Breitenabmessungen der Hauptstraßen auf unserm Plane. Sie sind garnicht zu groß gewählt, wenn sie den verschiedenen Verkehrsansprüchen genügen sollen. In jedem Falle wird eine Trennung des Durchgangsverkehrs vom örtlichen Verkehr notwendig sein und zwar werden eine Fußgängerpromenade, Raum für eine Hoch- und eine Untergrundbahn, ein Korsoweg für eleganten Wagen- und Festverkehr, besondere Bettung für Straßenbahngeleise und Abschnitte für Reiter und Radfahrer, beiderseitige Streifen für Geschäftsfuhrwerk und seitliche Bürgersteige in wechselnder Zusammenstellung zu berücksichtigen sein. Natürlich wird die Ein-

teilung der Querprofils wie die Gesamtbreite überhaupt je nach Ort, Lage, Himmelsrichtung und der zu berechnenden Verkehrsbedeutung verschieden gewählt werden müssen.

Aber nicht nur durch große Breite sollen diese Straßenzüge als Hauptstraßen gekennzeichnet, sondern auch durch eine Besetzung mit mehrfachen Baumreihen und eine Bekleidung der Mittelpromenade mit gärtnerischen Anlagen und Rasenstreifen zu freundlichen vornehmen Merkmalen neuzeitlicher Großstadterweiterungen gemacht werden. Diese Ausbildung wird durch eine Besetzung der Straßenwandungen mit großstädtischen Geschäftshäusern noch eine wesentliche Steigerung erfahren. Hier an den wenigen Hauptstraßen ist der Ort für die ungehemmte Entwicklung modernen Geschäftslebens, hier ist aber auch der Ort zur Verkörperung dieses Lebens durch großzügige Geschäftsbauten, wie sie ja jetzt schon mehrfach — oft nur an unzureichender Stelle — entstanden sind. Auch Gelegenheit zum Betrachten der Schaufenster, zum ungestörten Stehenbleiben soll geboten werden durch Einbuchtungen, schmale Pfeilertrennungen oder dergl. Und schließlich finden wir auf dem Plane ein Motiv wieder mehr zu Ehren gebracht: Die überdeckten Bürgersteige oder Laubengänge, nicht gerade hier in gedrückter, mittelalterlicher Form, wie sie uns in Münster, Marienburg oder oberitalienischen Städten so anheimeln, sondern dem großstädtischen Zug der Gebäude angepaßt, licht und hoch, wie in Genua in der Via venti settembre, dem prächtigen neugeschaffenen Straßenzug, der auch zeigt, daß im Gegensatze zu Pariser Vorbildern trotz großer Länge und schnurgeradem Verlauf auch hier eine abwechselungsreiche Ausbildung möglich ist. Die geringe Verdunkelung der zurückliegenden Läden kann in unserer Zeit des elektrischen Lichts doch keine Rolle spielen; dafür dürften die Ersparnis an Straßenland bei den auch ohnedies genug Luft gewährenden Hauptstraßen, der Schutz der Waren und Beschauer gegen Sonne und letzterer gegen Regen reichliche Vorteile bieten. Auch zahlreiche überdeckte, großzügig ausgebildete, mit Geschäftsläden besetzte Passagen oder Gallerien sind im Plane angenommen, Durchgänge, die nur dem Fußgängerverkehr in das Bezirksinnere hinein dienen, während der geringe Fahrverkehr dahin auf wenige schmale Querstraßen beschränkt bleibt.

Den breiten Hauptstraßen entsprechen nun auch verhältnismäßig

breite und tiefe Grundstücke zu beiden Seiten als eine notwendige Vorbedingung der auf ihnen vorgesehenen Bebauung. Denn erstens brauchen die Geschäftshäuser Hintergebäude zu tieferen Läden und Bureaux, zu Pack- und Lagerräumen, zu Stallungen, Werkstätten und zu kleinen industriellen Anlagen — soweit sie die Umgebung nicht belästigen — und auch Höfe zum Verladen; zweitens bedürfen die in den oberen Geschossen unterzubringenden größeren Wohnungen der Seitenflügel und einer rasen- und baumbepflanzten Gartenfläche, die mit benachbarten Gärten zusammenstößt und die Höhe der Bebauung durch umso größere unbebaut bleibende Grundstücksteile ausgleicht.

Denn der ungünstige Einfluß unserer heutigen Mietskasernen liegt — wie oben schon besprochen — nicht an ihrer Höhe, sondern an ungenügenden Bestimmungen über die Größe und Ausbildung der Höfe, über die Zahl der sogenannten Hofwohnungen u. dgl., überhaupt an ihrer großen Ausnutzbarkeit. Demgegenüber muß die alleinige Forderung von offener niederer Bauweise, die bei vielen Stadterweiterungen erhoben wird, als eine zu übertriebene einseitige bezeichnet werden: Daß ein Teil großstädtischer Bevölkerung in geräumigen Mietshäusern an breiten baumbepflanzten Straßen und weiten luftigen Gartenhöfen untergebracht wird, kann solange nicht als Übelstand betrachtet werden, als deren Ausschlachtung durch gewissenlose Spekulanten der nötige Riegel vorgeschoben wird. Hier müssen aber, wie in allem, Bebauungsplan, Bauordnung und gesetzliche Handhaben einmütig zusammenwirken.

Nochmal zusammengefaßt: Die Hauptstraßen der neuen Stadterweiterung sind bestimmt zu kräftigen Adern vielseitigsten Verkehrs, zu großzügigen Fest- und Ausflugsstraßen, zu Stätten lebhaften Geschäftslebens, vornehmer, gesunder Wohnweise und zu einer Heimstätte monumentaler moderner Baukunst.

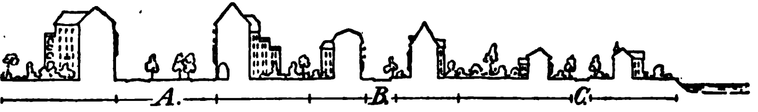
c. Die Innenbezirke.

Daß nun aber zwischen den eben beschriebenen großzügigen Hauptstraßen ausreichend große Bezirke liegen, die vermöge der allseitigen Vorbeileitung des Verkehrs, durch Fernhalten der großen Geschäfte und infolge einer durch Bauplan und Bauvorschrift gesicherten geringeren Bebauungsdichte nahezu verkehrsfrei blei-

ben: das ist die Forderung, die von der im vorigen Abschnitt ausgesprochenen unzertrennlich ist, die die vorher geschilderten Verkehrswege erst zu Hauptstraßen stempelt und ihre große Breite und scheinbar verschwenderische Anlage rechtfertigt. Diese absichtliche Verkehrsunterbindung mag als eine Unbequemlichkeit für die im Bezirk Wohnenden gelten, bezieht sich aber meist nur auf den Wagenverkehr und ist eben die Vorbedingung für so viele andere noch viel wichtigere Vorteile.

Denn von unschätzbarem Wert sollen sich diese Innenbezirke in ihrer vielseitigen Benutzbarkeit für die Bewohner der Großstadt erweisen: in der Hauptsache zunächst zur Unterbringung gesunder und ruhiger Wohnstätten für die verschiedensten Bevölkerungsklassen. Auf unserem Plan finden wir in geringem Abstand von den Hauptstraßen mit diesen fast gleichlaufend viele schmälere untergeordnete Straßen mit weniger tiefen Grundstücken zu beiden Seiten. Das sollen die eigentlichen Wohnstraßen sein für die bürgerlichen Stände in den bevorzugteren Bezirken, für Arbeiter in den Industriebezirken. Da diese Straßen so in ihrer Linienführung festgelegt werden müssen, daß sich ihrer der Durchgangsverkehr nicht bedienen kann, da ferner die Einrichtung von Geschäften an ihnen sich nur auf einfache Läden für die notwendigsten Lebensbedürfnisse beschränken soll, der örtliche Wagenverkehr daher bloß in ein paar Geschäftswagen, Möbelwagen und Droschken besteht, da schließlich als Verkehrsmittel höchstens schienenlose, nur dem Verkehr innerhalb eines Bezirkes dienende Omnibusse zugelassen werden sollen, so genügt für diese Art Straßen eine geringe Breite von 10 — 15 m zwischen den Straßenfluchten je nach ihrer Lage. Eine ganz der Örtlichkeit angepaßte, geschwungene, mit all den reizvollen sich bei der praktischen Ausführung ergebenden Abwechselungen unserer mittelalterlichen Straßen (Erweiterungen, Versetzungen u. dgl., von denen auf unserem Plan zunächst noch wenig Gebrauch gemacht ist) hergestellte Straßenführung kann hier mehr auf malerische Stadtbilder und gute Anschneidung der Grundstücke Rücksicht nehmen. Auch bei den Wohnstraßen sollen wechselseitig oder auch nur einseitig gepflanzte Bäume, hier aber auch genügend breit angelegte Vorgärten, besonders auf Nordseiten, den freundlichen Eindruck erhöhen und dem praktischen Gebrauch der Anwohner dienen.

Querschnitt durch die Hälfte eines Bezirkes.



A. Hauptstraße mit hoher Bebauung.
B. und C. Nebenstraßen mit mittelhoher und niederer Bebauung.

Wie in ihrer Anlage, so sind auch in ihrem Anbau diese Wohnstraßen als Stätten einer einfachen und gesunden bürgerlichen Wohnweise gedacht, in der behäbigen traulichen Art, wie sie unsere Mittelstädte noch aus der guten alten Zeit herübergerettet haben und meist noch pflegen. Hier soll sich ein gesunder Lokalpatriotismus entwickeln, selbst nachbarliche Freundschaft anknüpfen können und ein behagliches Wohnen ohne die Sorgen eignen Hausbesitzes ermöglicht werden. Für den Anbau ist daher ein 2—3 stöckiges Reihenhaus für mehrere Familien angenommen worden, wobei die geringe Tiefe des Grundstückes die Anlage selbständiger Hinterwohnungen von selbst verbieten muß. Je nach Örtlichkeit können Abweichungen durch Bauwiche, Vor- und Rücksprünge zur Belebung der Straßenwandung dienen. Solche Wohnhäuser würden in geeignetem Verhältnis stehen zu den malerischen Platz- und Gebäudegruppen, auf welche die Wohnstraßen in der Regel münden und würden durch ihren kleinen Maßstab die Wirkung dieser Plätze und öffentlichen Gebäude steigern.

Wir sehen nun auf dem Plan, daß sich die Abstufung in den Straßenbreiten — und in dem obenstehenden Querschnitt auch in den Gebäudehöhen — von den Hauptstraßen aus über die besprochenen Wohnstraßen nach dem Inneren der Bezirke zu noch weiter fortsetzt; denn wir finden hier noch schmälere bis zu 8 m heruntergehende Straßen und eine noch weitläufigere Bebauung.

Diese Innenteile sind den verschiedensten Zwecken nutzbar gemacht. Hier steckt in einem Bezirk ein ganzes Villenviertel, das mit weiträumiger gartenmäßiger Bebauung auf verhältnismäßig tiefen Grundstücken dem Wohnbedürfnis vornehmer Bevölkerungsklassen Rechnung trägt. Ein anderer Bezirk enthält Baublöcke

für Gruppenbauten mit mittleren Grundstücktiefen, um damit dem Mittelstand Gelegenheit zu eignem behaglichen Heim zu gewähren; schließlich noch andere Bezirke in der Nähe von Industrieanlagen sind darauf eingerichtet, dem Bau von Kleinwohnungen ein reiches Feld zur Entfaltung zu eröffnen.

Außer diesen 3 nur Wohnzwecken dienenden Bezirksarten sehen wir aber noch andere in der nordwestlichen Ecke unseres Planes: die Industriebezirke. Die örtliche Bodenbeschaffenheit, die Windrichtung, die Möglichkeit des unmittelbaren Anschlusses an eine sie durchquerende Güterbahn haben dazu geführt, diese Bezirke ebenso wie die benachbarten des alten Stadtteiles den gewerblichen Anlagen vorzubehalten. Aber während sonst Fabrikviertel unangenehme Zwischenpunkte in dem sie notgedrungen durchziehenden Durchgangsverkehr bilden, sind sie hier dem Anblick und Gehör des Großstädters fast ganz enthoben. Denn sie sind ja ringsumgeben, einmal von einem Kranz einfacher Wohnstraßen mit Arbeiterwohnungen und weiter von den die Hauptstraßen auch hierhin getreulich begleitenden Geschäfts- und Mietshäusern, die hier natürlich mehr den Bedürfnissen der unteren Bevölkerungsklassen angepaßt sind, dazu aber auch als Verkaufs- und Lagerstätten der nahen Industriebetriebe dienen.

Im allerinnersten Teile der meisten Bezirke sorgen noch besondere Anlagen für die Gesundheit der Großstädter und die Annehmlichkeit des ganzen Stadteiles. Es sind dies größere fast ganz unbebaut bleibende, meist baumbepflanzte Flächen, die der verschiedensten Bestimmung dienen. In einem Bezirk sehen wir einen künstlichen See mit Gelegenheit zum Bootfahren im Sommer und Eislaufen im Winter, dort den großen Volkspark auf dem vorhandenen Hügel mit Restaurant und Aussichtsturm, und einer stattlichen Kirche, dem Zielpunkte der monumentalen Bahnhofsstraße, dabei auch das Wasserwerk, hier nahe dem Bahnhof eine kleine Rennbahn mit Spielplätzen und Sportgebäuden, anderswo einen weiten Exerzierplatz mit ringsum liegendem Kasernement, drüben im Industriebezirk außerhalb des Planes die große Fläche eines Rangier- und Güterbahnhofes, dessen Anschluß an die teils unterirdische, teils im Einschnitt liegende Güterbahn durch Untertunnelung hergestellt ist, dort auch Erholungsplätze mit Kindergärten für Arbeiter-

familien. Wir finden ausgedehnte Gärten mit inliegenden Kranken-, Armen- und Waisenhäusern, mit Gärtnereien und Baumschulen, sogar mit parkartig angelegten Friedhöfen u. dgl. Ja, die öffentlichen Pflanzungen und Parkanlagen sollten eine noch größere Ausdehnung haben, als es auf dem Plane angedeutet ist. Bilden sie doch einen charakteristischen Unterschied moderner Städte gegenüber den Stadtanlagen der Antike und des Mittelalters. Aber der Plan zeigt uns noch mehr. Da — außerhalb der Ringbahn — ist ja noch das alte Nachbardorf, unverfälscht in seiner urwüchsigen gediegenen malerischen Bauweise inmitten eines gar nicht so kleinen Teiles seiner Wiesen und Felder erhalten, und doch ringsumgeben von den Wohnungen der Städter, ja von verkehrsdurchfluteten großstädtischen Hauptstraßen! Wie erklärt sich das Rätsel dieses Idylls? Ein kleiner Strich des Stadtplanverfertigers lenkte beizeiten den Verkehr von der alten Landstraße, die durch das Dorf führte, ab und den allmählich großstädtischen Verkehr weit daran vorbei in neue großstädtische Bahnen. Die geringe Zahl der durch das bisherige Dorfgebiet führenden Straßen sorgte schon dafür, daß dieser Teil des Bezirks nicht der Grundstücksspekulation zum Opfer fiel, und so bedurfte es kaum noch einer Bestimmung der Baupolizei, das Dorf mit seiner ländlichen Umgebung inmitten eines Bezirkes mit landhausmäßiger Bauweise für absehbare Zeiten zu erhalten.

So äußert sich der dargestellte Stadterweiterungsplan, der sich doch bestrebt, alle Bedingungen einer modernen Großstadtanlage zu erfüllen, zugleich als der sorgsamste Schützer des Alten, Ehrwürdigen, Vertrauten. Und dabei braucht er dieser Rücksichtnahme gar nicht etwa besondre Opfer zu bringen. Denn das Eine ist nur die selbstverständliche notwendige Folgerung des Anderen. Die Gründung neuer Stadtzentren gibt erst dem Großstadtleben die Möglichkeit der weiten unbeengten Entfaltung, die Wahl der neuen Verkehrsadern abseits alter Wege erst die Handhabe zur Bewältigung echt großstädtischen modernen Verkehrs. Eine Entlastung und damit besser gesicherte Erhaltung der Innenstadt und eine Schonung bestehender Anlagen — seien es Dörfer, Villenviertel oder Fabrikbetriebe — ergeben sich bei der Durch-

führung dieser Gesichtspunkte im Bebauungsplan von selbst. Es soll eben hier von vornherein in besserer Weise das geplant und geschaffen werden, was in alten Innenstädten beispielsweise in Paris, teilweise auch in Rom erst nachträglich durch die allerkostspieligsten Straßendurchbrüche unvollkommen herbeigeführt ist.

Während bis jetzt die Folgerungen aus der Anlage der 3 besonders ausgeprägten Teile der Stadterweiterung gezogen sind, sind nun noch die Erscheinungen zu beleuchten, die sich aus ihrer gegenseitigen Lage zueinander ergeben.

Der grundlegende Gedanke des Stadterweiterungsplanes ist die weitmaschig netzförmige Durchdringung großer Wohnviertel (oder Industrieviertel), wie sie bisher unsere Vororte aufweisen, durch Verkehrs- und Geschäftsstraßen, oder — umgekehrt ausgedrückt — die Durchsetzung eines Geschäftsstadtteiles etwa nach Art der bisherigen Innenstädte durch zahlreiche große Wohn- (oder Industrie-)bezirke. Anstelle des bisher gebräuchlichen Nebeneinanderlagerns ist ein Ineinandergreifen getreten. Die Vorteile ländlich-weiträumigen gesunden ruhigen Wohnens verbinden sich mit denen der unmittelbaren Nähe der Arbeitsstätten, der Kaufgelegenheiten, aller großstädtischen Errungenschaften. Die wirtschaftliche Entfernung — wie Dr. Fr. Oppenheimer die in Minuten und Pfennigen ausgedrückte Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte nennt, — deren übermäßige Höhe bisher dem größten Teil der Großstadtbevölkerung die Benutzung der immer nur „weit draußen" angelegten gesunden Wohnungen unmöglich macht, ist für eine so angelegte Stadterweiterung auf das geringste Maß eingeschränkt, da der Weg aus dem Bezirksinnern zum Knotenpunkt oder zur umschließenden Hauptstraße, wo ja die meisten Arbeitsstätten liegen, höchstens 5—10 Minuten erfordert und daher die Benutzung von Verkehrsmitteln zu diesem Zwecke entbehrlich macht.

Es wird dieser Umstand auch unserm städtischen Verkehrswesen eine erwünschte Einschränkung und Stetigkeit verschaffen.

Daß aber die Innenbezirke den umfangreichsten und mannigfachsten Wohnbedürfnissen Rechnung tragen können, dafür soll die verschiedenartige vielseitige Bebauung derselben dienen, das ermöglicht ferner die unregelmäßige, an keine Form und Größe gebundene

Gestaltung der Bezirke, ihre für absehbare Zeiten vor jeder Umgestaltung sichere Lage, die Freiheit und unbegrenzte Möglichkeit ihrer Aneinandergliederung.

Dieser Umstand ermöglicht es sogar, einzelne Bezirke durch geeignete Führung der umschließenden Hauptstraßen so groß zu wählen, daß weite unbebaute Flächen als Parks — etwa wie der Berliner Tiergarten — oder für die weiträumige Bauweise — kleine Gartenstädte inmitten der Großstadt — oder andrerseits als weite zusammenhängende Industriegebiete um einen Hafen oder einen Anschlußbahnhof herum dazwischen verbleiben.

Schluß.

Ich meine nun: eine derartige Bauweise, welche die Vorzüge von Stadt und Land zu vereinigen sucht, welche noch dazu eine ausgleichende Rückwirkung auf den bisherigen Zustand der Großstädte ausüben und die Mängel desselben mildern würde, eine Bauweise, welche der Hauptursache des sozialen Elendes, der Wohnungsnot zu Leibe rücken will und der Wurzel des Übels, der Bodenspekulation durch geeignete Handhabung die Nahrung entziehen könnte, eine solche Bauweise muß von einer höheren Warte aus beurteilt, mit einem größeren Maßstabe gemessen werden, als dem Vergleich jetzt üblicher Stadterweiterungen. Auch von historischer Grundlage aus werden wir wenig Anhaltspunkte zu ihrer Beurteilung finden. Neue Bedürfnisse erfordern eben neue Formen. Und die neuen Wege müssen in diesem Fall in einem Zusammenwirken aller einschlägigen Mittel, von Gesetz, Bauordnung und Bebauungsplan gefunden werden. Alles einseitige Vorgehen zeitigt nur Stückwerk. Der große Zug unserer Zeit muß sich auch auf das grundlegende Gebiet der Volkswohlfahrt ausdehnen: den Städtebau.

Ist es doch schon so weit gekommen, daß warnende Stimmen (Th. Fritsch im „Hammer") den Niedergang unserer Kultur aus dem ungezügelten Anwachsen der Großstädte mit ihrer „Scheinkultur" und ihren „papierenen Aufschwungswerten" ableiten wollen, indem sie den Untergang aller großen Kulturreiche als Beispiel heranziehen. Dem gilt es beizeiten vorzubeugen.

Die hierauf zielenden Forderungen seien hier noch einmal zusammengefaßt: Eingemeindungs-, Zusammenlegungs- und Enteignungsgesetze müssen die rechtliche Grundlage, staatliche und kommunale Bodenpolitik die finanzielle Grundlage zu modernen Großstadterweiterungen schaffen. Dann erst können Bauordnung und Bebauungsplan in untrennbarem Handinhandgehen das Werk zum Segen der Bevölkerung vollenden.

Ich verkenne keineswegs die Schwierigkeiten, welche die praktische Durchführung solcher Gedanken bereiten wird. Stehen ihr doch Hindernisse entgegen, die schwerer zu überwinden sind als Naturgewalten: Gewohnheit, Kurzsichtigkeit, Vorurteil auf der einen Seite, Selbstsucht, Interessenpolitik, Spekulantentum auf der anderen.

Es muß daher Sache der Regierungen, einer weiterblickenden Verwaltung, einer tieferdenkenden Volksvertretung sein, ihre Macht gegenüber der Gewaltherrschaft der Grundrente geltend zu machen.

Als ein Mittel in diesem Kampfe würde ich es betrachten, wenn politische Körperschaften — seien es Reich, Staat oder Gemeinde — nicht allein eine eigene Bodenpolitik, sondern sogar selbständige Städtebaupolitik trieben, wenn sie selbst unter die Großunternehmer auf diesem Gebiete gingen und zu ihnen in Wettbewerb träten. Auch hierin sind schon erfreuliche Anfänge gemacht. Als Beispiel will ich nur die Kgl. preußische Kommission zur Bebauung des Umwallungsgeländes der Festung Posen, an deren Spitze der verdiente Geh. und Oberbaurat J. Stübben berufen worden ist, erwähnen. Hier handelte es sich um ein Glied in der Kette der Bestrebungen zur Hebung des Deutschtums im Osten, nämlich um die bisher gehemmte Weiterentwickelung der Hauptstadt Posen in gesundheitlicher und wirtschaftlicher Beziehung. Liegen aber nicht derartige Notwendigkeiten auch in anderen Teilen des Vaterlandes vor, würde nicht auch in anderen Großstädten ähnliche staatliche Fürsorge dem Staatswohle frommen, ganz abgesehen davon, daß derartige Unternehmungen durchaus nicht zu den finanziell schlechten gehören? Würde nicht die staatliche Zusammenfassung des Stadtbauplanwesens der Reichshauptstadt und ihrer zahlreichen Vororte von größtem Segen sein

können? Solche Fürsorge müßte u. a. jeder durchgreifenden Veränderung im Inneren der Großstädte (Zonenenteignung), durch welche die Bevölkerung ganzer Bezirke obdachlos wird, vorausgehen.

Möchten dem Vorgehen des preußischen Staates recht viele andere Verwaltungen folgen, möchten aber die Bestrebungen ausgedehnt werden auf solche Stadterweiterungen, die nicht nur eingetretene Übelstände beseitigen, sondern neue in der Zukunft verhüten sollen. Könnte doch allein mit den Millionen, die jetzt im Inneren einer Großstadt für Grund und Boden zu öffentlichen Gebäuden, zur Verbreiterung von Straßen, Entschädigung von Grundeigentümern bewilligt werden, eine Stadterweiterung geschaffen werden von mindestens dem Umfang, wie ihn der beigefügte Plan aufweist.

Bei einem einheitlichen Erwerb der ganzen Grundfläche, wenn nötig unter Zuhilfenahme eines besonderen Enteignungsgesetzes, würde die Durchführung eines einheitlichen großzügigen Planes sich leicht ermöglichen lassen, die Beschränkung auf einen bestimmten in sich abgerundeten Stadtteil, die Fürsorge für gute Verkehrsmittel und die übrigen Anziehungspunkte würden auch ihre volle Besiedelung in wenigen Jahren gewährleisten, so daß ein zuweitgehendes Vorausblicken in die Zukunft gar nicht erforderlich ist.

Wenn auch eine derartige beispielsweise vom Staate unternommene und geförderte Stadterweiterung auch nur einen Teil des Erweiterungsbedürfnisses einer Großstadt — nämlich bei unserm Beispiel einer Stadt von $^1/_4$ Millionen Einwohner — etwa den dritten Teil auf die Dauer von 10 Jahren befriedigen würde, so könnte doch die in das Spekulantenwesen geschlagene Bresche einen heilsamen Einfluß auf die Entwickelung der ganzen Großstadt ausüben.

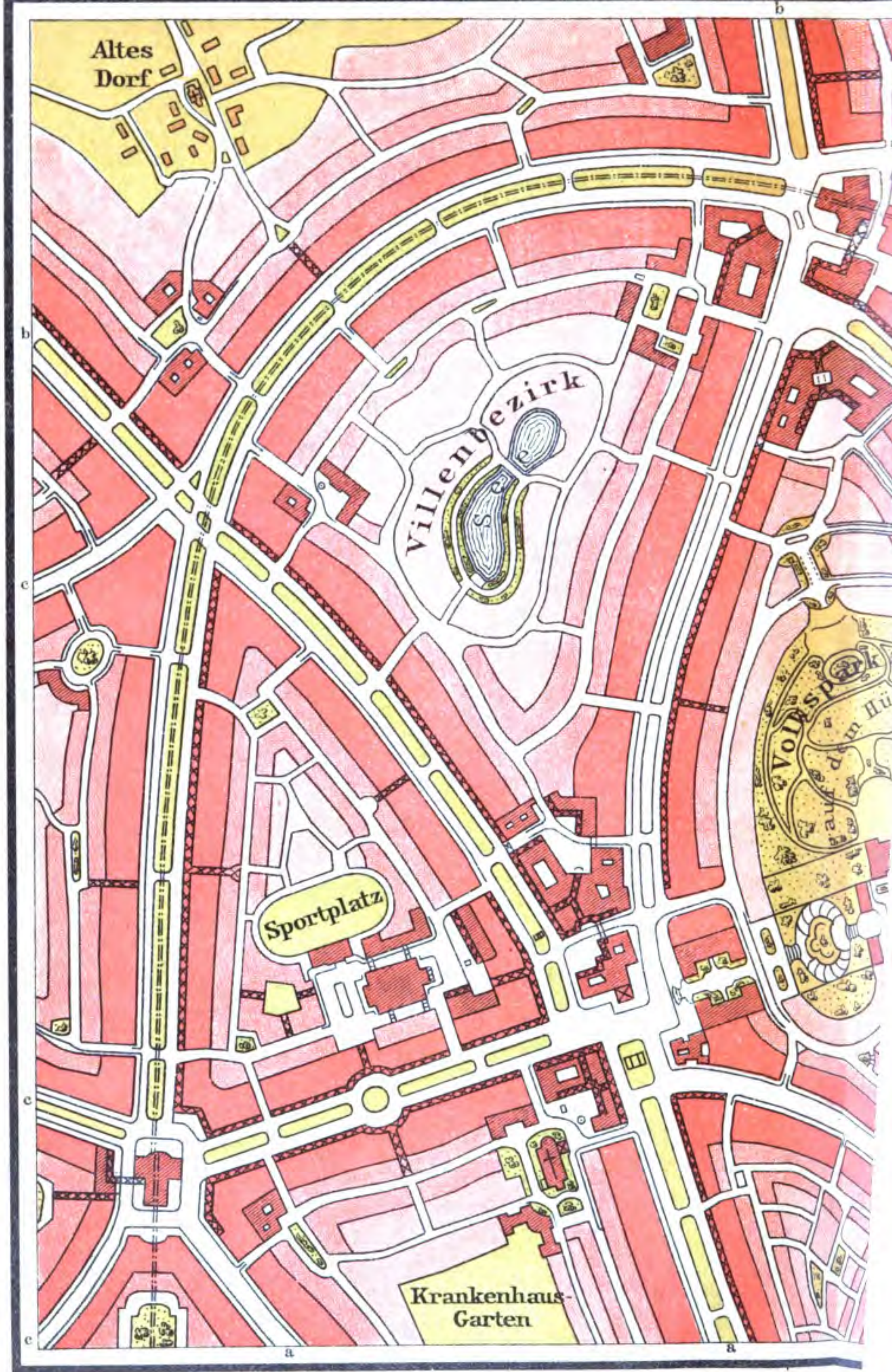
Denn dadurch, daß der Grund und Boden noch in jungfräulichem Zustande, d. h. vor Festsetzung eines Bebauungsplanes zu verhältnismäßig billigem Preise erworben wird, bleibt die durch die Besiedelung, durch Verkehrsmittel, Eisenbahn- und Hafenanlagen und öffentlichen Gebäude bedingte Werterhöhung nach Abzug des Zinsverlustes dem Unternehmen selbst erhalten und setzt den Staat als Grundbesitzer in den Stand, auf den gesamten Grundstücksverkauf in der Stadt regelnd einzuwirken, indem er die Pacht- oder Mietpreise in solcher Höhe hält, daß dem neuen Stadtteil der

nötige Zuzug gesichert ist und dadurch die Bodenpreise der übrigen Stadt vor ungebührlicher Steigerung bewahrt bleiben, ohne daß aber andere Stadtteile zu sehr entvölkert werden und die in diesen künstlich hochgeschraubten Werte einen plötzlichen Kurssturz erleiden, wodurch ja zahlreiche Familien ins Elend gestürzt werden würden.

Es würde sich dann trotzdem bei dem Unternehmen für den Staat ein solcher Überschuß ergeben, daß sicher die öffentlichen Anlagen, der Bau von Staatsgebäuden und anderes mehr davon bestritten und die Gelder für weitere staatliche Stadterweiterungen bereitgestellt werden könnten. Mit einem Versuch wäre zunächst der Anfang zu machen.

Sind aber erst einige solcher Versuche möglichst unter verschiedenartigen Bedingungen von verschiedenen Verwaltungen unternommen worden, dann sollten wir unter Beachtung der inzwischen noch mehr angehäuften Erfahrungen zu einer einheitlichen Ausgestaltung des Städtebauwesens für das ganze deutsche Vaterland gelangen, zu Gesetzen, Vorschriften und Plänen, welche die allgemeinen Grundsätze festlegen, die Einzeldurchbildung aber den jeweiligen Verhältnissen anpassen, zu einer einheitlichen Städtebauverwaltung, welche die Durchführung der großen Grundsätze überwacht, aber die Einzelausführung jeweiligen Ortsvertrauten überläßt. Dann wird weiter der Städtebau aufhören, sich auf den Bau von Städten zu beschränken, dann muß er die Bebauung des ganzen Landes umfassen, muß die bis jetzt „wilde Bebauung" dahin regeln, daß er Landstriche unter Wahrung ihrer größten Eigentümlichkeit für industrielle Betriebe, für einfaches und vornehmes Wohnen, für Bergbau und Ackerbau scheidet, daß er Höhen und Wälder als Lungen des Landes erhält und damit den Großstädten ein wirksames Gegengewicht entgegensetzt.

Wenn solche Bedingungen im Verein mit den geschilderten Vorschlägen erfüllt sind, dann können wir auch einem noch weiteren Anwachsen der Großstädte unbesorgt entgegensehen.

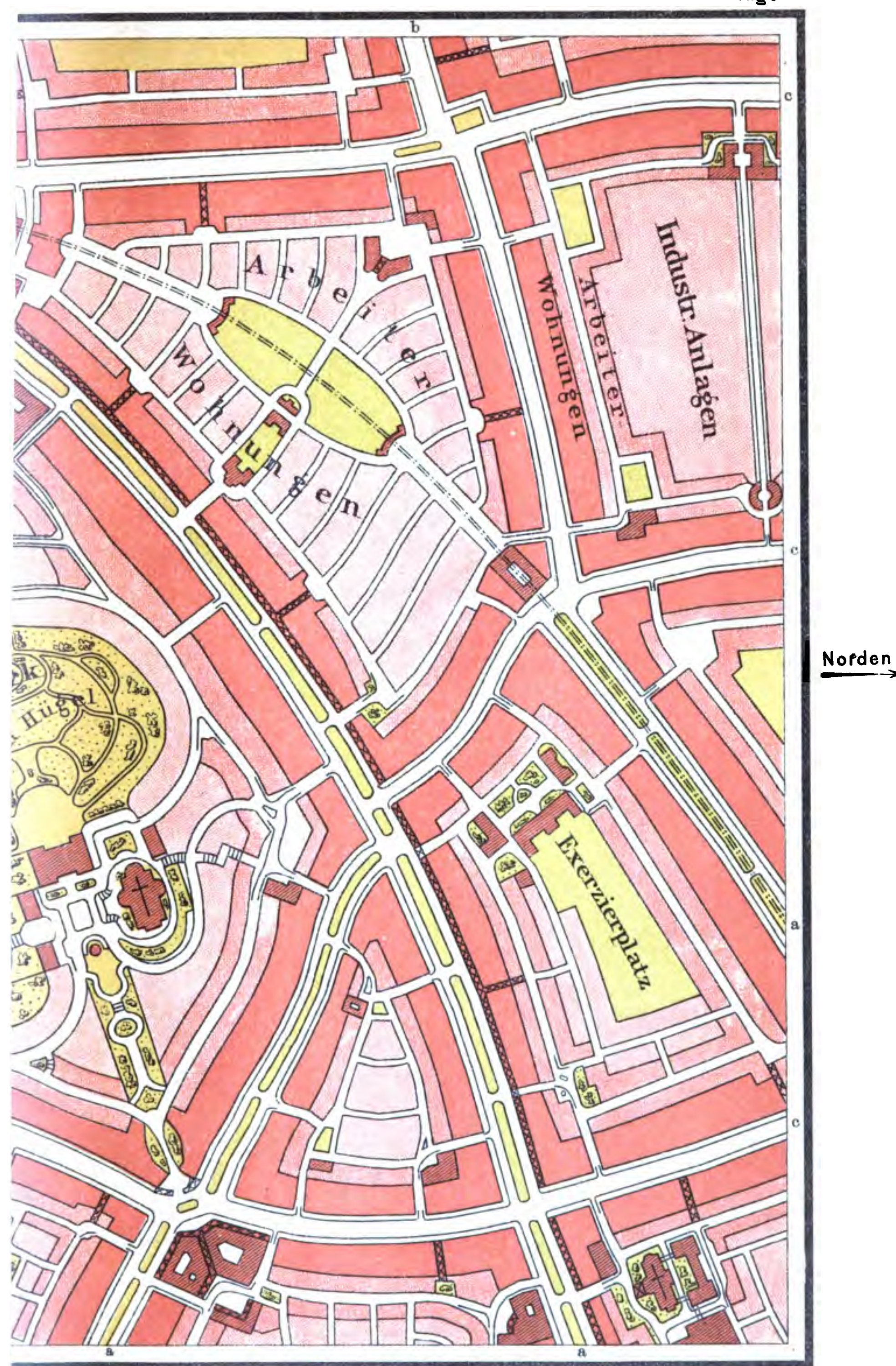


Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht.

Öffentliche und andere bevorzugte Gebäude samt zukünftigen Erweiterungen

a = Hauptstrassen nach der Innenstadt b = Hauptstrassen nach den Au

100 0 100



Vervielf. d. Geogr. Inst. v. R. Enderich, Frankft. a. M.-Eschersheim.

Geschäftshäuser   Mittlere Wohngebäude   Villen und Fabrikbezirke

n Ausflugsorten   c = Hauptstrassen nach den Nachbarvororten

200   300 m

Verlag von Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen.

Soeben sind erschienen:

Die Verhandlungen des 15. Evang.-sozialen Kongresses

abgehalten zu Breslau am 25. und 26. Mai 1904. Preis 2 Mk. 40 Pfg.

Inhalt:

Prof. Dr. **Troeltsch: Die christliche Ethik und die heutige Gesellschaft.** Debattereden von: Prof. Dr. Kaftan, Prof. Dr. Kaufmann, Dr. Friedrich Naumann und Dr. Rade.

Eine erweiterte Sonderausgabe (ohne die Debatten) ist gleichzeitig erschienen u. d. T.: „Politische Ethik und Christentum." Preis 1 Mk.

Lic. **Traub**-Dortmund: **Die Organisation der Arbeit in ihrer Wirkung auf die Persönlichkeit.** Debattereden von Prof. Dr. Gierke, Prof. Dr. Harnack, Dr. Friedrich Naumann, Prof. Dr. Adolf Wagner.

Privatdozent Dr. **Bernhard**-Berlin und Fabrikant **Heinr. Freese: Das moderne Lohnsystem und die Sozialreform.** (Tarifgemeinschaften, Gewinnbeteiligung ꝛc.) Debattereden von: Baron v. Diergardt, M. d. R. Gothein, Prof. Dr. Adolf Wagner.

Frl. **Gertrud Dyhrenfurth** und Dr. **Wilbrandt: Die weibliche Heimarbeit.** Debattereden von: Prof. Dr. Harnack, Dr. Bernhard, Frau Reg.-Rat Wegner, Frl. Martin.

Der Bericht der **Sozialen Praxis** schließt: „Der Verlauf der Tagung wird alle sozialpolitisch gesinnten Kreise hoch befriedigen. Der Ev.-soz. Kongreß hat auf's neue bewiesen, daß er ein starker Faktor in unserm öffentl. Leben ist."

Naumann-Buch.

Eine Auswahl klassischer Stücke aus Friedrich Naumanns Schriften, herausg. von Dr. **Heinrich Meyer-Benfey.** 3. Auflage. 5. und 6. Tausend. Fein kart. Mk. 1,75; eleg. geb. Mk. 2,50.

„Als ich die Anzeige dieses Buches sah, bestellte ich es, um es zu tadeln; schon des Titels wegen, der mich schlimmes ahnen ließ. Je höher ich eine Persönlichkeit einschätze, desto abholder bin ich jedem Personenkultus, jeder Beweihräucherung des Lebenden, denn sie muß auch dem besten schaden. Aber das Büchlein ist prachtvoll.

Eine Auswahl aus Naumanns sämtlichen Schriften, 43 Kabinettstückchen verschiedenen Inhaltes, künstlerische, religiöse, philosophische, politische, wirtschaftliche; vorn ein gutes Bild des ehemaligen Pfarrers; das ganze in ein einfaches geschmackvolles Gewand gekleidet. Wer das Büchlein liest, wird dem Herausgeber dankbar sein." (Volkswirtschaftliche Blätter 1903, 12.)

„Eine auf ihre Wirkung psychologisch wirklich fein berechnete Auswahl und Anordnung, ... besonders geeignet zur Verbreitung unter solchen, die Naumann nicht oder oberflächlich kennen."

(Monatschr. f. d. k. Praxis 1903, 10.)

Handel und Ethik

mit Berücksichtigung der neuesten Entwicklung (Kartelle, Trusts ꝛc.) Von Pfarrer **C. W. Bußmann,** Buenos-Aires. 1902. Preis 1 Mk.

„Im Mittelpunkte steht das Problem: Kann ein Kaufmann mit Bewußtsein Christ bleiben? Kann ein bewußter Christ ohne Gewissensbisse mit Erfolg den kaufm. Beruf ausfüllen? Zur Behandlung dieses Problems war Bußmann um so mehr befähigt, als er seit vielen Jahren in einer Handelsmetropole in einer zu $^{7}/_{8}$ dem Kaufmannsstande angehörigen Gemeinde tätig ist und, wie sein Buch zeigt, nicht nur die hier tätigen Menschen, sondern auch den modernen Handelsbetrieb gründlich kennt. Ich muß gestehen, daß mich seine Ausführungen ganz überzeugt haben."

(Christl. Welt 1903, Nr. 23.)

Das Recht auf den vollen Arbeitsertrag.

Von Dr. G. Cassel. 1900. Preis 4 Mk.

„Das Buch ist schon wegen der allgemeinen grundlegenden Fragen, die es behandelt, der allgemeinen Beachtung wert: anregend und fesselnd von der ersten bis zur letzten Seite geschrieben, wird es sicher kein interessierter Leser unbefriedigt aus der Hand legen, mag er auch vielleicht in Einzelfragen zum Verfasser kritisch Stellung nehmen." (Die Hilfe. 1901, 22.)

Der Sozialismus in England

von **Sidney Webb.** Deutsch von H. Kurella. 1897. Mk. 5; geb. Mk. 5,60.

Prof. Schmoller schreibt in seinem Jahrbuch XXII, 2: „Wer sich für die sozialpolitische Ideenbewegung in England interessiert, dem kann kein besseres Orientierungsmittel in die Hand gegeben werden als das vorstehend genannte Buch. 12 Aufsätze nebst einer Einleitung von S. Webb führen uns die leitenden Männer, die nicht sozialdemokratischen, sondern den verschiedensten Kreisen angehörigen Führer und Schriftsteller des englischen Sozialismus vor." ....

Englands Arbeiterschaft 1837 u. 1897

von **Sidney Webb.** Autoris. Übers. von Dora Landé. 1898. gr. 8. 60 Pf.







